VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

RELATORIO

DE 1933

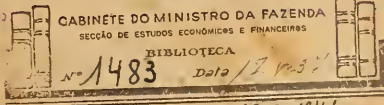
APRESENTADO AO

DR. FRANCISCO RODOLPHO SIMCH

SECRETÁRIO DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DAS OBRAS PÚBLICAS

PELO

ENGENHEIRO FERNANDO OLYNTHO DE ABREU PEREIRA

DIRETOR-GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA

1934

OFICINAS GRÁFICAS DA LIVRARIA DO GLOBO
BARCELLOS, BERTASO & CIA. — PÔRTO ALEGRE
FILIAIS : SANTA MARIA E PELOTAS

Porto Alegre, 31 de maio de 1934.

Sr. Secretario.

Tenho a honra de passar ás vossas mãos, como me cumpre, o relatorio da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, correspondente ao exercicio de 1933.

SITUAÇÃO ECONOMICA

O exercicio de 1933 encerrou-se com os seguintes indices:

Receita	69.044:248$310
Despesa	63.026:922$260
Saldo	6.017:326$050

Se a simples inspeção desses algarismos caracteriza uma situação de solidez e segurança na exploração de um serviço público, como é o dos transportes ferro-viarios, ela avulta se a inscrevermos nos quadros representativos da vida economica e financeira da Viação Ferrea, no agitadó periodo em que vivemos, em que transformações radicais se operam em todos os setores da sociedade, principalmente em sua estrutura economica, garroteada a uma crise sem precedentes.

De fáto, a receita de 1933, só tem a supera-la a do ano de 1929, e o saldo liquido é o maior que foi registrado desde a encampação da Viação Ferrea pelo Estado.

Do saldo acima, 30 % foi distribuido ao pessoal, como gratificação e o restante foi aproveitado na conta "Fundo de Melhoramentos".

Passemos a examinar os elementos determinantes da situação atual:

PASSAGEIROS.

Transportes ordinarios

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIRO-QUILOMETRO		RECEITA	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933
1.ª	489.407	498.813	57.758.345	61.618.801	5.274:211$400	6.025:983$800
2.ª	796.926	702.424	55.439.952	49.917.107	3.533:918$700	3.793:865$000
Totais	1.286.333	1.201.237	113.198.297	111.535.908	8.808:130$100	9.819:848$800

Por esses dados verifica-se que houve aumento no transporte de passageiros de 1.ª classe e diminuição no de 2.ª classe.

Os resultados gerais foram estes: diminuição de 6,6 % no número de passageiros, diminuição de 1,4 % no passageiro-quilometro e aumento de 11,4 % na receita.

A diminuição do número de passageiros de 2.ª classe, deve-se atribuir ao aumento de tarifas levado a efeito em dezembro de 1932, por um lado, e por outro ao desenvolvimento da concorrencia rodoviaria.

Todavia os percursos médios aumentaram de 5km,4 para os passageiros de 1.ª classe e 1km,5 para os de 2.ª classe, de sorte que o movimento de passageiros-quilometros, como se disse, teve a redução de, apenas, 1,4 %.

Devido ao citado aumento obteve-se o acrescimo da receita de 11,4 %.

Transportes por conta do Governo Federal

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIRO-QUILOMETRO		RECEITA	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933
1.ª	40.866	12.185	10.836.118	4.385.840	921:869$650	354:733$650
2.ª	151.240	31.433	45.500.533	11.020.472	2.224:305$900	557:867$650
Totais	192.106	43.618	56.336.651	15.406.312	3.146:175$550	912:601$300

O ano de 1932 apresenta-se com altos indices, em consequencia do transporte de forças motivada pela insurreição paulista. Daí a redução verificada em 1933 com relação ao ano anterior.

Somados os transportes já referidos aos efetuados por conta do Estado, Municipios e Empresas, cujas variações, em relação ao ano anterior, foram pequenas, obtem-se os seguintes resultados para os transportes de passageiros em serviço remunerado:

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIRO-QUILOMETRO		RECEITA	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933
1.ª	543.904	527.758	71.750.175	70.408.611	6.461:861$810	6.684:376$700
2.ª	961.904	755.450	104.424.655	66.269.036	5.938:412$630	4.633:944$100
Totais	1.505.808	1.283.208	176.174.830	136.677.647	12.400:274$440	11.318:320$800

Por esses algarismos constata-se que o movimento de passageiros, em seus diversos titulos, foi em 1933 inferior a 1932, pelas razões já apontadas.

BAGAGENS.

Os totais transportados neste titulo são assim representados :

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilometro	Receita
Em 1932	1.262,415	389.098	244:880$000
Em 1933	1.509,104	460.980	327:095$100

O aumento nesse titulo foi de caracter geral, pois verificou-se nos transportes público e por conta dos diversos governos.

ENCOMENDAS.

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilometro	Receita
Em 1932	24.458,372	4.673.100	3.194:019$900
Em 1933	21.702,612	3.976.993	2.700:270$400

Como se vê, houve redução nos diversos titulos, mas não de caracter geral, pois os transportes por conta do público aumentaram de 19.681 toneladas em 1932 para 20.465 em 1933, com as receitas respectivas de 1.889:718$900 e...... 2.314:367$500. O inverso verificou-se com os transportes por conta do Governo Federal, pois em 1932 eles atingiram 4.483 toneladas e 1.240:769$200 de receita, contra, apenas, 896 toneladas e 302:350$600 de receita em 1933.

Os altos valores relativos a 1932, provem do movimento de forças, motivado pela revolução paulista.

ANIMAIS.

O movimento geral deste titulo é assim representado:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilometro	Receita
Em 1932	39.876,600	10.759.638	2.221:178$760
Em 1933	39.086,550	11.115.664	2.076:216$400

Tambem neste titulo, houve redução em relação ao ano anterior, pois, não obstante haverem os transportes públicos aumentado de 29.992 toneladas e 1.408:848$860 de receita em 1932 para 36.997 toneladas e 1.804:298$000 de receita em 1933, os transportes por conta do Governo Federal baixaram de 9.783 toneladas e 801:375$900 de receita em 1932 para, apenas, 1.796 toneladas e 231:351$400 de receita em 1933.

MERCADORIAS.

O movimento geral deste titulo é assim representado:

A N O S	Toneladas	Toneladas-quilometro	Receita
Em 1932	959.785,346	285.867.713	35.321:590$440
Em 1933	1.032.604,616	315.958.149	44.282:252$400

Sendo esse titulo, o mais vultoso, entre todos que constituem o movimento da Viação Ferrea, representando mais de 60 % do total, os seus indices são decisivos nos resultados gerais.

Por outro lado, sendo a expressão diréta do movimento circulatorio das riquezas, no Rio Grande do Sul, pode-se aferir, por ele, da propria situação economica do Estado.

O ano de 1933 apresenta-se com alto indice de transporte, só superado, em receita, no ano **record**, que foi 1929.

Nos quadros estatisticos a tonelagem aparece superior

a de qualquer outro ano; importa notar, porém, que no ano relatado, acham-se incluidas 200 mil toneladas de transportes por conta do "Fundo de Melhoramentos", titulo esse aberto em 1932, só tendo sido computados os seus valores, a partir desse ano.

Com relação ao ano anterior, 1932, verifica-se que em 1933, houve acrescimo de transporte em 2/3 dos titulos em que se divide a classificação dos transportes de mercadorias.

A partir de 1927, ano em que se acentuou, extraordinariamente, o vulto dos transportes na Viação Ferrea, aparece com os seguintes indices o titulo mercadorias:

ANOS	Toneladas	Receita
1927	921.192	41.417:356$840
1928	940.258	43.007:511$190
1929	1.013.352	49.181:744$250
1930	788.765	37.533:835$180
1931	801.289	36.887:768$650
1932	959.785	35.321:590$440
1933	1.032.604	44.282:252$400

Deduzidos, em 1932 e 1933, os valores representativos da tonelagem e receita, referentes aos transportes em "Fundo de Melhoramentos", os indices destes anos passam a ser os seguintes:

Em 1932	741.746	34.046:089$440
Em 1933	831.922	40.851:945$900

Com relação a economia do Estado, verifica-se que, embora não tenhamos atingido o nivel de transportes do ano de 1929 e anteriores do acentuado movimento, todavia, a melhora sobre os anos de 1930, 1931 e 1932 foi sensivel.

Em relação ao último, isto é, 1932, o acrescimo de tonelagem em 1933 é representada por 12 % e o referente á receita em 20 %.

Esses elementos constituem um fáto auspicioso não só para a vida financeira da Viação Ferrea como para a do Estado em geral.

RECEITA TOTAL

Acrescidos os dados já registrados, aos resultantes das diversas rendas especiais, obtem-se o total da receita da Viação Ferrea em 1933, comparada com o do ano anterior, com as seguintes discriminações:

DESIGNAÇÃO	1932	1933
Passageiros	12.400:274$440	11.318:320$800
Bagagens	3.438:900$200	3.027:365$500
Mercadorias	35.321:590$440	44.282:252$400
Animais em trens de passageiros...	357:635$640	222:294$900
Animais em trens de carga	1.863:543$120	1.853:921$500
Telegramas	141:026$120	150:886$100
Armazenagens	91:954$200	98:483$000
Taxa ad-valoren	3.428:689$100	3.777:454$500
Rendas diversas	4.191:113$890	4.313:269$610
Totais	61.234:727$150	69.044:248$310

Não obstante a redução verificada em alguns titulos, devido a insurreição paulista em 1932, intensificando os transportes militares, a receita total de 1933 superou a do ano anterior em 7.809:521$160, ou sejam 12,7 %.

DESPESA

Pessoal

O quadro do efetivo do pessoal (dias de serviço) acusa no ano relatado 3.608.660 dias de serviço contra 3.421.177 dias em 1932.

Quanto a despesa ela elevou-se a 37.831:436$300 em 1933, contra 36.262:264$600 no ano anterior.

Esses algarismos referem-se ao total do pessoal que trabalhou na Viação Ferrea, estando aí incluidos os serviços de melhoramentos, inclusive o pessoal da 5.ª Divisão, recentemente creada, serviços prestados a terceiros e outros.

Quanto ao custeio, propriamente dito, a despesa "pessoal" assim se discrimina:

DIVISÕES	1932	1933	Diferença
1.ª Divisão	3.141:937$500	3.037:806$100	— 104:131$400
2.ª Divisão	10.280:223$750	10.034:107$500	— 246:116$250
3.ª Divisão	10.344:683$900	9.906:030$200	— 438:653$700
4.ª Divisão	9.232:551$880	8.469:070$000	— 763:481$880
Totais	32.999:397$030	31.447:013$800	— 1.552:383$230

Como se vê, houve uma diferença para menos em 1933 de 1.552:383$230. Se excluirmos, porém, de 1932 a gratificação concedida ao pessoal na importancia de 1.463:845$500, o total do quadro acima fica reduzido a 31.535:551$530, superior ainda, a despesa de 1933 em 88:537$730.

Se considerarmos, porém, que os serviços de transporte aumentaram de vulto, e que, devido a encampação da antiga E. G. S., as folhas de pagamento foram acrescidas de mais de 300 contos, no ano findo, deve-se concluir que houve aumento de eficiencia por parte do pessoal, que contribuiu, por essa forma, para o auspicioso movimento financeiro com que se encerra o ano relatado.

Material

A despesa material assim se discrimina, na conta de custeio:

DESIGNAÇÃO	1932	1933
1.ª Divisão	2.516:676$800	2.441:287$600
2.ª Divisão	1.271:488$020	1.413:789$570
3.ª Divisão	17.539:759$520	18.958:646$050
4.ª Divisão	6.734:967$210	8.766:185$240
Totais..........................	28.062:891$550	31.579:908$460

Os acrescimos maiores em relação a 1932, verificaram-se nas 3.ª e 4.ª Divisões, em consequencia do aumento geral dos transportes.

Só na verba combustivel houve um excesso de....... 1.418:886$530 que cobre a diferença apurada.

Todavia, em relação ao serviço feito, constata-se uma economia, sobre 1932, de 0,021 quilos por tonelada-quilometro bruta, equivalente a percentagem de 17 %.

Quanto ao aumento de despesa da Via Permanente, ela se justifica, não só pela encampação da B. G. S., como pela intensificação dada á substituição de dormentes, pois em 1933 foram empregados mais 35.426 dormentes de aço e 145.854 de madeira, em relação ao ano de 1932.

MOVIMENTO GERAL DE CUSTEIO

Com os elementos apresentados encerra-se o exercicio de 1933 com o seguinte resultado em comparação com o ano anterior:

A N O	Receita	Despesa	Saldo
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050

Esse resultado provém do aumento de transporte de mercadorias que foi superior ao de 1932 em cerca de 90.000 toneladas.

EFICIENCIA DOS SERVIÇOS

A eficiencia dos serviços apresenta, em relação ao ano anterior melhoria com relação a despesa por trem quilometro, o mesmo não se observando com as toneladas quilometro, indices relativos aos serviços remunerados.

Constata-se, ainda, de ter sido em 1932 de 100,6 toneladas a carga util por trem (serviço remunerado), enquanto que em 1933 ela atingiu, apenas, 92,7 toneladas.

O trem quilometro custou em 1933, 11$438,3 contra... 12$128 em 1932, e a tonelada quilometro custou $157,62 em 1933, contra $156,66 em 1932.

Considerados, porém, em globo, todos os transportes efetuados, remunerados e não remunerados, constata-se uma melhoria no custo da tonelada quilometro de $130,04 em 1932 e $127,56 em 1933.

Pode-se, portanto, chegar a conclusão que os serviços de transportes em 1933, apresentaram maior eficiencia do que em 1932.

CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

Foi o seguinte o movimento dessa conta em 1933:

Receita liquida	4.212:128$250
Taxa de 10 %	5.869:903$900
	10.082:032$150
Despesa	10.762:465$950
Deficit	680:433$800

Da importancia gasta neste titulo cerca de 50 % ou, precisamente, 4.944:096$760 foram despendidas com o lastramento de pedra britada, cujas vantagens para a segurança do trafego, conservação da linha e do material, resarcirão em curto tempo, o despendio efetuado.

Aparecem ainda nesse titulo cerca de 1.350 contos, despendidos com a conclusão dos ramais de Severino Ribeiro a Quaraí e Jaguarí a São Borja, obras propriamente de prolongamentos e não de melhoramentos.

Pode-se assim dizer que, atualmente, a administração da Viação Ferrea está atendendo com os seus proprios recursos o vultoso serviço de reconstituição da rêde.

Todavia não foi isso possivel ao se crear a aludida conta, devido, por um lado, as grandes necessidades dos serviços e por outro a excassez de fundos, como se vê do seguinte resumo:

A N O	Receita	Despesa	Deficit
1929	5.224:487$620	13.215:615$930	7.991:128$310
1930	5.632:816$530	6.402:808$980	769:992$450
1931	5.362:521$100	19.866:421$090	14.503:899$990
1932	5.473:867$840	14.760:219$420	9.286:351$580
1933	10.082:032$150	10.762:465$950	680:433$800
Totais	31.775:725$240	65.007:531$370	33.231:806$130

SITUAÇÃO FINANCEIRA

Não obstante o resultado liquido na exploração do trafego ter sido de Rs. 4.212:128$250, a situação financeira não se modificou em relação ao exercicio anterior. E isso, em consequencia ainda, do deficit verificado na conta de Melhoramentos, cujo "Fundo" apresenta uma insuficiencia de Rs. 35.047:951$140 ou seja ainda maior em 3.300 contos do que a que foi registrada em 1932, conforme está amplamente detalhado no capitulo correspondente. Do total dos creditos, não é exigivel imediatamente, por dever ser pago em prestações, uma soma de cerca de 11.800 contos, representativa do saldo do custo de material rodante e de tração.

Assim a situação que se observa ao encerrar-se este exercicio pouco difere da do ano anterior porque enquanto se elevou em 3.300 contos o deficit da conta Melhoramentos, decresceu o valor do estoque do Almoxarifado em cerca de 2.500 contos.

Resumo do balancete em 31 de dezembro de 1933

ATIVO		PASSIVO	
Caixas e Bancos	4.531:849$130	Banco do Brasil	3.925:000$000
Governo Federal	4.362:746$350	Credores diversos	18.806:126$050
Governo do Estado	1.083:801$170	Cauções a restituir	118:656$210
Municipalidades	233:679$490		
Devedores diversos	504:761$070	**Conta do Pessoal:**	
Fretes por arrecadar	485:014$700	Vencimentos	1.487:936$360
		Fianças	1.536:386$900
	11.201:851$910	Gratificação	1.805:197$800
		Caixa de Aposentadorías e Pensões	231:390$790
Insuficiencia do ativo	20.424:293$700	Cooperativa dos empregados da Viação Ferrea	2.770:101$700
		Governo do Estado — C/Fundo de Melhoramentos	945:349$800
	31.626:145$610		31.626:145$610

CONCORRENCIA RODOVIARIA-FLUVIAL

Tarifas

A exemplo do que se vem verificando em quasi todo o mundo, começa a Viação Ferrea a sentir a concorrencia de outras vias de transporte.

Durante o ano de 1933 foram rebaixadas diversas tarifas, nas zonas sujeitas a concorrencia, o que permitiu a recuperação de parte do trafego perdido.

No relatorio elaborado pelo sr. Eng.° Chefe da Estatistica, acham-se relacionados os diversos abatimentos concedidos, não só em face dessa circunstancia, como tambem, por exigencia da economia riograndense, que teve, por esse meio, larga proteção tarifaria.

Sobre a concorrencia dos transportes ferro-viarios, dirigiu o Governo do Estado ao sr. Ministro da Fazenda o seguinte memorial que, a seguir, vai transcrito, e no qual é abordada a situação da Viação Ferrea em face de tal problema:

> "Em virtude da resolução de V. Ex.ª, permitindo que as estradas de ferro do país se façam representar na Comissão que estuda a reforma do regulamento de arrecadação do imposto de transito e da taxa de viação, designei para representar a Viação Ferrea, na referida Comissão, o deputado João Simplicio Alves de Carvalho.
>
> Cumpre-me, preliminarmente, agradecer a atenção dispensada por V. Ex.ª a esta Interventoria, atendendo ao pedido por ela formulado, no sentido de ser permitida tal representação.
>
> Não obstante levar o aludido eng.° instruções especiais para o estudo da reforma projetada, desejo deixar expresso o pensamento desta Interventoria, sobre o assunto em apreço, que vem preocupando as administrações das estradas de ferro e dos governos dos países do mundo inteiro, pelo reflexo que se está verificando na economia pública, decorrente do advento do transporte por automovel.
>
> A legislação vigorante para as estradas de ferro obedece, ainda hoje a principios aceitaveis ao tempo dos primeiros estabelecimentos desse meio de transporte.

Si as condições da época justificavam a força de lei, que lhes foi impressa, já hoje tendem a tornar-se insubsistentes, pelas profundas alterações produzidas pela larga aplicação dada aos motores de explosão, nos transportes por estradas de rodagem.

Quero referir-me ao regime de monopolio que, de fáto, gosaram, em geral, as estradas de ferro.

A força e, consequentemente, os perigos, caracteristicos de semelhante regime, deram lugar a uma legislação restritiva, assegurando um contróle rigoroso por parte do Estado.

A ação preponderante que assumiu o Estado, as conveniencias economicas das regiões servidas pelas vias ferreas e o caracter destas de serviço público, determinaram uma tarificação em que o custo propriamente de transporte só prevaleceu duma maneira relativa.

Daí as tarifas diferenciais, a classificação pelo valor, etc.

Não ha a negar a grande influencia social de semelhante regime. Regiões afastadas dos grandes centros de consumo puderam prosperar graças a ele, pois que em certos percursos e para determinadas mercadorias as tarifas são inferiores ao proprio custo do transporte. As mercadorias de baixa densidade economica, como os produtos de agricultura, podem concorrer nos mercados de consumo, mercê dessas tarifas.

Um tal criterio só pode prevalecer, porém, quando existe o monopolio, por isso que os deficits ocasionados pelas tarifas de baixa classificação são compensados pelos saldos das mercadorias de alto valor e o baixo custo unitario do transporte a grandes distancias é compensado pelo frete remunerador dos pequenos percursos.

Desaparecido que seja o monopolio, com a concorrencia de outros meios de transporte, prevalecerá o custo do transporte como determinante das tarifas e verificar-se-á, então uma norma completamente diversa de tarificação.

E' o que vem acontecendo com o surto do transporte por automoveis.

Começa ele a tirar das estradas de ferro o transporte das mercadorias de alto valor e nos pequenos percursos, justamente aquelas que dão maior renda e que compensam o prejuizo dos transportes de grandes massas de pequeno valor e em longos percursos.

Particularisando o assunto para o caso da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul verifica-se que, dos titulos em que são classificadas as mercadorias, o que apresenta maior indice de transporte é o que se refere á agricultura, sendo ao mesmo tempo o de menor renda por tonelada-quilometro, cerca de 98 rs., para uma despesa unitaria geral de 160 rs.

Os produtos manufaturados apresentam uma tonelagem menor e uma receita unitaria maior, superior a despesa média de custeio.

A concorrencia dos automoveis ás linhas ferreas está pois causando uma profunda modificação da economia pública e se providencias severas não forem postas em execução ela tenderá em se agravar.

Essa concorrencia, que se vem fazendo sentir desde 1926, é, hoje vitoriosa em todo mundo, como fazem notar os anais do último congresso ferroviario.

Não que os automoveis possam substituir vantajosamente as estradas de ferro, prestando á coletividade o serviço que esta prestou, mas, pela desigualdade de condições em que é feita e exploração de um e outro meio de transporte.

Sobreleva ás demais, a obrigação das estradas de ferro de construirem e conservarem a via por onde trafegam, constituindo uma carga inteiramente entregue á coletividade nos casos das estradas de rodagem. E não só a via propriamente dita, como os edificios (estações) quando os automoveis podem, em qualquer ponto carregar ou descarregar as mercadorias, sem as despesas que compreendem as vias ferreas.

Ás estradas de ferro cabe a obrigação de efetuarem transportes gratuitos, quando se trata de alguns dos serviços públicos; nas suas estações são exigidas e cumpridas todas e quaisquer ordens de natureza fiscal; as obrigações decorrentes da nova legislação social são respeitadas com relação ao seu pessoal, mediante formação de fundos que one-

ram as tarifas em vigôr. Pesam ainda sobre as estradas de ferro, a gravarem suas tarifas, os impostos de transito e viação.

De nenhum desses onus participa o transporte por automovel.

Além das vantagens que são proprias a este último serviço de transporte, a desigualdade de tratamento, por parte do Estado, a um e outro desses sistemas de viação, vem incentivando extraordinariamente o surto do transporte por automovel, com vultosos prejuizos para as estradas de ferro.

Assim, toda a providencia que tenda a atenuar o desequilibrio tão fortemente acentuado, deve merecer dos governos o mais acurado estudo que deverá preceder a uma ação pronta e eficaz.

No que respeita ao Rio Grande do Sul, a concorrencia dos serviços por automoveis ás estradas de ferro não apresenta ainda o indice alarmante que se nota nos países europeus e na America do Norte.

Todavia, essa concorrencia se vem acentuando de ano para ano, forçando a Viação Ferrea a constantes abatimentos de tarifas e á creação de novos serviços, como de entrega a domicilio, para evitar maiores desvios de cargas e pessageiros que, anteriormente, eram por ela sómente servidos.

Neste particular, cabe-me louvar a politica que vem adotando o atual titular da pasta da Viação, dr. José Americo de Almeida, que vem pondo á disposição das estradas de ferro meios de se defenderem, antigamente vedados pela legislação existente.

Não vai nesta exposição uma condenação ao surto das estradas de rodagem, tanto que o meu governo se vem preocupando com a ampliação de rêde deste Estado.

E' indispensavel, porém, que a expansão desse util meio de comunicação não venha prejudicar o regimé economico financeiro das vias ferreas, cujos serviços ás coletividades são incomensuraveis.

Seria mesmo de desejar que os governos procurassem, por meio de seus tecnicos, aprofundar o estudo da questão, afim de conduzi-la pelo caminho de coordenação, de sorte a serem resguardados os altos interesses das coletividades.

De preferencia, os transportes de automoveis vão se estabelecendo entre pontos servidos por estradas de ferro, e cujas correntes de trafego foram por elas creadas, visto que não se querem sujeitar aos azares de formação de novas correntes, quasi sempre dificeis e de tardia remuneração.

Ás estradas de ferro tem tido reservado papel de desbravadora dos nossos sertões e se não lhe fôr assegurada a compensação dos transportes das correntes de trafego intenso, então dificilmente poderá continuar a prestar á coletividade tão alto beneficio.

Evidentemente o relevante papel social das estradas de ferro ainda não desapareceu. Não é justo, pois que se lhe dê tratamento em flagrante desigualdade com relação a outros meios de transporte.

Esta exposição, sr. Ministro, é que géra o ponto de vista deste governo na questão de imposto de transito e de viação. Ele me leva a concordar inteiramente com a exposição que, em aviso n.º 1.106 de 18 de novembro de 1931, fez a V. Ex.ª o Exm.º Sr. Ministro da Viação, propondo a supressão de tais impostos e a creação, como compensação, de um adicional sobre o imposto de consumo.

Deante do exposto e da bôa vontade que tem V. Ex.ª manifestado no sentido de suprimir tais tributos conforme declaração feita á Associação das Companhias de Estradas de Ferro, é de se esperar que se positive por parte do Governo Provisorio tão util providencia.

São essas, sr. Ministro, as sugestões que me ocorre fazer sobre o assunto em apreço, o qual está entregue ao alto descortino e patriotismo de V. Ex.ª para definitiva solução".

Os resultados verificados em 1933, que apresentam melhor coeficiente de trafego obtido na Viação Ferrea desde a encampação, não obstante a constante e precipua preocupação de sua Diretoria de colocar acima de tudo o interesse da economia rio-grandense, constitui um fáto auspicioso e de grande relevo, nesta época de depressão economica por que passamos.

ATIVIDADE ADMINISTRATIVA

Não sofreu solução de continuidade, durante o ano de 1933, a atividade administrativa da Viação Ferrea, cujo escopo principal é a melhoria constante dos seus serviços, dotando a nossa rêde de todos os aparelhamentos indispensaveis para um transporte rapido e eficiente.

Indico a seguir alguns dados interessantes e que permitem em ligeira sintese aquilatar do que foi o exercicio relatado, para a Viação Ferrea.

A circulação de trens, em serviço remunerado, foi em maior número, atingindo a 43.098 trens, contra 40.457, em 1932; sendo o acrescimo devido a um maior número de trens de carga e passageiros.

Em serviço do público foram utilizados 502.224 veículos, com uma média de 11,6 carros por trem.

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga foi de 83,3 contra 82,6, em 1932.

A percentagem de transporte de vagões vasios, em relação aos carregados foi de 39,8, contra 44,4, em 1932.

O percurso das locomotivas atingiu, em 1933, a....... 10.159,911,4 quilometros, contra 9.683.408,9 no ano anterior.

O consumo de combustiveis por tonelada quilometro bruta foi de 102 gramas, contra 106 gramas em 1932.

Foram substituidos durante o ano, na Via Permanente, 657.430 dormentes, contra 441.024, em 1932, ou sejam mais 216.406 dormentes. No total dos dormentes empregados estão incluidos 58.755 de aço, adquiridos em anos anteriores no estrangeiro, para serem empregados na linha de Bagé a Rio Grande.

Continuou normalmente o lastramento da linha com pedra britada.

O avançamento com pedra britada em 1933 foi de 114.950 metros lineares.

O progresso dos trabalhos de lastramento, nos últimos 5 anos, tem sido o seguinte:

1929......................	54,217 kms.
1930......................	83,936 kms.
1931......................	105,339 kms.
1932......................	120,301 kms.
1933......................	114,950 kms.
Total............	478,743 kms.

Foi feito o relastramento com pedra britada em 58,254 quilometros.

A Viação Ferrea tem atualmente 985,492 quilometros de linha com pedra britada, ou seja, 32 % da extensão total da rêde.

Durante o ano relatado foram montadas, no proprio local das obras, 16 superstruturas metalicas desde 8 metros de vão até 40m,80.

Foram reforçadas, "in loco", 17 superstruturas.

INCORPORAÇÃO DE NOVAS LINHAS

A 1.º de agosto do ano relatado passou a ser administrado pela Viação Ferrea, por conta do Estado, o ramal de Ildefonso Pinto a Pedra Redonda com 13,770 kms. de extensão, da antiga Estrada de Ferro do Riacho. A exploração do trafego nesse ramal apresentava em 31 de dezembro de 1933, um deficit de 188:054$700.

A 1.º de setembro do mesmo ano, foram incorporadas á Viação Ferrea, as linhas da "Brasil Great Southern" formadas dos ramais de Barra de Quaraim a Itaquí e de Itaquí a São Borja, numa extensão de 299,467 quilometros.

As novas linhas incorporadas, achavam-se com grande percentagem de dormentes em máu estado, tornando-se necessario a creação de turmas especiais para a substituição dos mesmos.

Só nas linhas da antiga B. G. S. foram substituidos até 31 de dezembro de 1933, cerca de 35 mil dormentes.

5.ª DIVISÃO — (ESTUDOS E CONSTRUÇÃO)

De conformidade com a determinação do sr. General Interventor em despacho de 29 de junho de 1933, foi creada na Viação Ferrea a 5.ª Divisão, a 1.º de julho do ano relatado,

com a finalidade especial de superintender todos os trabalhos de construção das novas linhas ferreas, já atacadas e outras por atacar, tais como a de Alegrete a Quaraí e Porto Alegre a Barreto.

Os serviços prestados pela 5.ª Divisão já são relevantes no exiguo periodo decorrente da sua creação, não só na superintendencia dos serviços em execução como no estudo de novas linhas que o progresso do Rio Grande está exigindo.

No final do presente relatorio, estão discriminados os trabalhos mais importantes executados pela nova Divisão.

COMISSÃO DE RÊDE

De conformidade com o decreto n.º 21.985, de 20 de outubro de 1932, que instituiu "o Serviço Militar das Estradas de Ferro", foi instalada na Viação Ferrea, a 3 de agosto do ano relatado, a "Comissão de Rêde", cujas atribuições foram regulamentadas pelo decreto n.º 22.835, de 16 de junho de 1933.

Para comissario militar foi designado o engenheiro militar Cel. Volmer Augusto da Silveira, brilhante oficial do Estado Maior do Exercito Nacional que, com muita competencia e dedicação vem desenvolvendo sua atividade junto a esta Viação Ferrea, auxiliado dignamente pela Capitão Anibal de Andrade, esforçado adjunto do comissario militar.

Fazem parte da "Comissão de Rêde", designados pelo sr. General Interventor, de acôrdo com proposta desta Diretoria, os engenheiros Aymoré Soares Drummond de Macedo e José Borges de Leão, respectivamente, comissario tecnico e adjunto do comissario tecnico.

Antes de encerrar esta introdução do relatorio da Viação Ferrea, relativo ao ano de 1933, desejo registrar o falecimento do engenheiro Edgard Borges, eng.º residente com séde em Passo Fundo

O passamento do eng.º Edgard Borges se verificou em 6 de março de 1933, em virtude de um acidente no klm. 259 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, aonde o auto de linha em que viajava o malogrado engenheiro, saltou dos

trilhos e tombou. Motivou o acidente um grampo de linha colocado propositalmente entre a junta dos trilhos; não tendo sido possivel apurar o responsavel ou responsaveis por tal crime.

A Viação Ferrea desejando prestar uma homenagem á memoria do referido funcionario, denominou "Residente Edgard" a parada do klm. 500,080, da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

Cumpre-me, ainda, sr. Secretario, deixar aqui consignados os meus agradecimentos e louvores aos srs. chefes de Divisão e a todo o pessoal, sem distinção de categorias, pela cooperação leal e eficiente que vêm prestando á minha administração e ao Governo do Estado.

Ponho-me á vossa disposição para quaisquer outros esclarecimentos que julgardes necessarios, os quais serão prestados prazeírosamente.

Fernando Pereira,
Diretor Geral.

I PARTE

ALMOXARIFADO

ALMOXARIFADO

O movimento de entradas e saídas, durante o ano de 1933, foi superior ao de 1932, como se verifica no seguinte comparativo:

ANOS	ENTRADAS	SAÍDAS
1932	25.719:064$140	28.527:106$250
1933	30.678:491$050	33.115:517$600
Diferença para mais..........	4.959:426$910	4.588:411$350

O movimento geral do Almoxarifado, no exercicio de 1933, foi o seguinte:

Existencia em 1.º de janeiro de 1933........	15.619:446$680
Entradas por compras durante o ano......	30.207:237$640
Entradas por devolução durante o ano.....	362:242$700
Sobras liquidas verificadas nos inventarios durante o ano........................	109:010$710
Total	46.297:937$730
Saídas durante o ano.............	33.115:517$600
Saldo para 1934..................	13.182:420$130

Estão discriminadas a seguir, as importancias dispendidas com a aquisição de materiais em 1932 e 1933:

	1932	1933
Carvão nacional	9.242:406$700	9.669:147$190
Carvão briquete	351:469$570	632:345$900
Lenha	3.574:424$420	3.560:986$840
Dormentes de lei	2.972:763$200	4.499:692$900
Madeiras	784:900$760	937:000$690
Dormentes de aço e acessorios	540:751$380	9:592$300
Diversos e papelaria	7.493:931$500	10.898:471$820
Totais	24.960:647$530	30.207:237$640
Diferença para mais em 1933	5.246:590$110	—

Deve-se esse acrescimo de 5.246:590$110 do ano de 1933, sobre o de 1932, á exigencia do consumo, em consequencia do desenvolvimento, cada vez mais crescente, que vêm tendo os diversos serviços da Viação Ferrea.

Verifica-se que ele atingiu, com exceção de lenha e dormentes de aço e acessorios, cujo montante em 1933 foi menor que o do ano anterior, — a todas as demais parcelas acima.

O saldo de 13.182:420$130 que passou para o exercicio de 1934 é constituido pelas seguintes parcelas:

Trilhos e acessorios	399:551$810
Dormentes de lei	1.000:187$460
Dormentes de aço e acessorios	323:525$070
Combustiveis	2.529:129$450
Ferros e aços	1.356:119$290
Latão e cobre	213:637$370
Materiais para fundição	68:515$230
Madeiras	176:251$500
Lubrificantes	140:768$480
Querozene e gazolina	31:571$040
Ferro e bronze fundido	430:511$060
Parafusos e porcas	426:942$390
Aros para locomotivas e carros	160:743$990

Mólas para locomotivas e carros	421:098$850
Materiais de papelaria	234:962$170
Materiais diversos	5.268:904$970
Total	13.182:420$130

RECEBIMENTO DE CARVÃO NACIONAL

Durante o ano de 1933, a Viação Ferrea recebeu ...... 194.521,350 toneladas de carvão nacional, dos fornecedores seguintes:

CIA. E. FERRO E MINAS DE S. JERONIMO:

PORTO DE:	Quantidade	Média mensal
Rio Grande	756,700	63
Pelotas	39.211,470	3.268
Margem do Taquari	66.361,570	5.530
Gravataí	21.576,510	1.798
Porto Alegre	12.243,210	1.020
	140.149,460	11.679

CIA. CARBONIFERA RIO GRANDENSE:

PORTO DE:	Quantidade	Média mensal
Pelotas	16.274,220	1.356
Margem do Taquarí	24.228,570	2.019
Gravataí	13.869,100	1.156
	54.371,890	4.531

RESUMO:

	Quantidade	% do total
Da Cia. São Jeronimo	140.149,460	72 %
Da Cia. Carbonifera	54.371,890	28 %
Total geral	194.521,350	100 %

Totais dos recebimentos em cada um dos portos acima:

PORTO DE:	Toneladas	Média mensal
Rio Grande	756,700	63
Pelotas	55.485,690	4.624
Margem do Taquarí	90.590,140	7.549
Gravatai	35.445,610	2.954
Porto Alegre	12.243,210	1.020
Total	194.521,350	16.210

CONSUMO DE CARVÃO NACIONAL

Durante o ano de 1933, foram consumidas 192.552,830 toneladas deste combustivel, contra 188.027,490 em 1932, verificando-se, portanto, um acrescimo de 4.525,340 toneladas.

O consumo geral foi o seguinte:

MÊS	CONSUMO
Janeiro	16.418,110
Fevereiro	14.095,210
Março	17.434,490
Abril	16.177,390
Maio	16.188,270

Junho	15.431,910
Julho	16.578,610
Agosto	17.546,060
Setembro	15.015,360
Outubro	16.273,430
Novembro	15.054,200
Dezembro	16.339,790
Total..........	192.552,830

O movimento geral de carvão nos anos de 1932 e 1933, foi o seguinte:

	1932	1933
Existencia em 1.º de janeiro...............	3.321	4.225
Recebido durante o ano..................	187.340	194.521
Ajuste de inventario......................	1.519	29
	192.180	198.775
Consumido durante o ano.................	188.027	192.553
Saldo real em 31/12......................	4.153	6.222

CARVÃO EM BRIQUETE

Em 1.º de janeiro de 1933 o estoque deste combustivel era de 18.162,816 toneladas; no mês de novembro foram recebidas pelo vapor "Vigo", do fornecedor Raab Karcher,..... 6.399,610 toneladas; e, no mês seguinte, por ajuste de inventario, foi dado entrada de 436,262 toneladas.

Em resumo, o movimento geral do ano de 1933, foi o seguinte:

	T
Saldo em 1-1-933..............	18.162,816
Entrada pelo vapor Vigo......	6.399,610
Ajuste de inventario..........	436,262
	24.998,688
Consumido durante o ano.....	13.622,565
Saldo para 1-1-934...........	11.376,123

Foram consumidas no decorrer do ano de 1933 ...... 13.622,565 toneladas, contra 6.649,650 em 1932, verificando-se, portanto, um acrescimo de 6.972,915 toneladas.

LENHA

O total de lenha, entrada por compra, durante 1933, foi de 397,630 ^{m3}, no valor de 3.560:986$840, inclusive 14.727 ^{m3} extraídos dos Hortos Florestais da Viação Ferrea e situados no municipio de Cachoeira e Montenegro, no valor de..... 70:955$200 e todas as despesas de manipulação e transporte, etc.

O preço médio de saída, durante o ano, foi de 9$001 por metro cubico.

O consumo de lenha em 1933 foi de 396.560 metros cubicos, restando em 31 de dezembro, um saldo de 83.622,5 metros cubicos que passou para 1934.

NÓS DE PINHO

Atingiu a 28.252 ^{m3} o total de nós de pinho entrados por compra, durante o exercicio relatado no valor de..... 396:069$900, inclusive todas as despesas de manipulação e transporte.

O consumo foi de 19.870 ^{m3}, ficando um saldo de 9.913,5 ^{m3} para o corrente ano.

DORMENTES STANDARD

O total de dormentes standard entrados por compra em 1933, atingiu a 672.922 peças, na importancia de 4.422:176$310, com todas as despesas de manipulação e transporte.

DORMENTES ESPECIAIS

A quantidade total de dormentes especiais para desvios e pontes, entrados no ano em relato, atingiu a 6.385 peças no valor de 78:571$600, inclusive as despesas de manipulação e transporte.

MOIRÕES

A entrada de moirões durante o ano, atingiu a 27.306 peças, no valor de 54:851$800.

Adn
Tra
Loc
Via
Mel

Mat

Adn
Tra
Loc
Via
Mel

Mat

II PARTE

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATISTICA

1.ª DIVISÃO

RESULTADO DO TRAFEGO

O resultado do trafego em 1933, foi o seguinte:

Receita bruta	69.044:248$310
Despesa de custeio........................	63.026:922$260
Receita liquida	6.017:326$050
Coeficiente de trafego......................	91,28

Receita **orçada** para 1933..................	61.273:264$800
Receita **arrecadada** em 1933...............	69.044:248$310
Diferença para mais da orçada.............	7.770:983$510

Despesa **orçada** para 1933..................	61.273:264$800
Despesa **realizada** em 1933.................	63.026:922$260
Diferença para mais da orçada............	1.753:657$460

Os resultados mensaes foram os seguintes:

MESES	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
Janeiro	5.714:108$850	5.199:367$110	514:741$740	—	90,99
Fevereiro	5.929:585$600	4.984:363$000	945:222$600	—	84,06
Março	6.439:969$000	5.130:762$600	1.309:206$400	—	79,67
Abril	5.818:966$000	5.173:395$300	645:570$700	—	88,90
Maio	5.804:867$400	5.221:362$930	583:504$470	—	89,95
Junho	5.643:013$100	5.558:685$300	84:327$800	—	98,50
1.º semestre	35.350:509$950	31.267:936$240	4.082:573$710	—	88,45
Julho	5.617:086$400	5.476:539$200	140:547$200	—	97,50
Agosto	5.140:644$560	4.991:253$570	149:390$990	—	97,09
Setembro	5.288:871$800	5.274:956$230	13:915$570	—	99,73
Outubro	5.333:598$400	5.174:352$900	159:245$500	—	97,01
Novembro	5.700:750$500	5.061:356$550	639:393$950	—	88,78
Dezembro	6.612:786$700	5.780:527$570	832:259$130	—	87,41
2.º semestre	33.693:738$360	31.758:986$020	1.934:752$340	—	94,25
Total do ano	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	91,28
Média mensal	5.753:687$359	5.252:243$521	501:443$837	—	91,28

Desde a data da encampação pelo Govêrno do Estado, os resultados têm sido estes:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
1920 (6 meses)	10.775:202$450	13.031:018$610	—	2.255:816$160	120,94
1921	31.758:541$990	32.157:303$220	—	398:761$230	101,26
1922	35.777:771$020	35.454:712$630	323:058$390	—	99,10
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	—	3.888:494$760	110,90
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	—	3.806:229$320	108,89
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	106,38
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	—	3.778:745$720	107,32
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	97,43
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	96,38
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	—	93,15
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	102,00
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	103,52
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	91,28
Totais	725.400:786$650	730.493:466$800	—	5.092:680$150	100,70

Em consequência da impugnação de algumas parcelas da despesa por parte da Junta Apuradora das Contas, algumas já ratificadas pelo sr. Ministro da Viação, aqueles resultados foram modificados para os seguintes:

ANOS	Receita	Despesa	Glosas	Saldo	Deficit
1920	10.775:202$450	11.584:139$940	—	—	808:937$490
1921	31.758:541$990	30.230:737$680	—	1.527:804$310	—
1922	35.777:771$020	34.836:213$720	—	941:557$300	—
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	10:000$000	—	3.878:494$760
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	6:000$000	—	3.800:229$320
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	—	3.386:902$440
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	—	—	3.778:745$720
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1:045$900	1.636:416$640	—
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	3:712$140	2.485:645$590	—
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	17:919$580	5.224:487$620	—
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	3:834$000	—	1.306:827$950
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	5:298$500	—	2.098:465$310
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	3:777$400	176:215$970	—
	656.356:538$340	663.474:601$420	51:587$520	11.992:127$430	19.058:602$990

As modificações feitas nos exercicios de 1920, 1921 e 1922 foram resultantes de um ajuste entre ambos os Governos contratantes no intuito de considerar como despesas de "Capital" as primeiras grandes reparações em locomotivas e substituição de dormentes, considerados como de caracter extraordinario.

Discriminação da receita em 1933

TITULOS	1.° semestre	2.° semestre	Total	% do total
Passageiros	6.000:151$600	5.318:169$200	11.318:320$800	16,39
Bagagens	171:920$100	155:175$000	327:095$100	0,48
Encomendas	1.423:331$100	1.276:939$300	2.700:270$400	3,91
Mercadorias	22.057:774$000	22.224:478$400	44.282:252$400	64,14
Animais em trens de passageiros	105:723$100	116:571$800	222:294$900	0,31
Animais em trens de carga	1.355:105$900	498:815$600	1.853:921$500	2,68
Telegramas	77:254$300	73:631$800	150:886$100	0,23
Armazenagens	53:145$000	45:338$000	98:483$000	0,14
Taxa ad-valorem	1.987:855$400	1.789:599$100	3.777:454$500	5,47
Rendas diversas	2.118:249$450	2.195:020$160	4.313:269$610	6,25
Totais	35.350:509$950	33.693:738$360	69.044:248$310	100,00

	1930	1931	1932	1933
Pass	12.681:760$180	10.651:417$810	12.400:274$440	11.318:320$800
Baga	—	—	—	327:095$100
Enco	3.462:152$350	2.778:290$830	3.438:900$200	—
	—	—	—	2.700:270$400
Merc	37.529:410$080	36:882:424$550	35.318:739$240	44.282:252$400
Anim	3.708:126$900	2.357:763$400	1.863:543$120	1.853:921$500
Anim	285:619$480	145:611$600	357:635$640	222:294$900
Veícu	4:425$100	5:344$100	2:851$200	—
Teleg	101:293$860	91:577$960	141:026$120	150:886$100
Arma	135:485$650	104:488$450	91:954$200	98:483$000
Taxa	3.843:267$300	3.663:735$440	3.428:689$100	3.777:454$500
Rend	3.808:047$550	3.147:242$140	4.191:113$890	4.313:269$610
	65.559:588$450	59.827:896$280	61.234:727$150	69.044:248$310

23 a 2

Para a formação da receita bruta, os diferentes serviços concorreram nas seguintes proporções:

DISCRIMINAÇÃO	1932		1933	
	Receita	% do total	Receita	% do total
Trens de passageiros	16.196:810$280	26,45 %	14.567:981$200	21,10 %
Trens de carga	37.185:133$560	60,73 %	46.136:173$900	66,82 %
Rendas diversas	7.852:783$310	12,82 %	8.340:093$210	12,08 %
Total	61.234:727$150	100,00 %	69.044:248$310	100,00 %

Discriminação da despesa de custeio por Divisão

DIVISÕES	1.º SEMESTRE			%
	Pessoal	Material	Total	
Administração Central	1.489:587$700	1.224:666$100	2.714:253$800	8,68
Trafego	4.938:721$900	692:140$430	5.630:862$330	18,01
Locomoção	4.936:577$800	9.487:571$640	14.424:149$440	46,13
Via e Edificios	4.409:814$900	4.088:855$770	8.498:670$670	27,18
Total	15.774:702$300	15.493:233$940	31.267:936$240	100,00
	2.º SEMESTRE			
Administração Central	1.548:218$400	1.216:621$500	2.764:839$900	8,70
Trafego	5.095:385$600	721:649$140	5.817:034$740	18,32
Locomoção	4.969:452$400	9.471:074$410	14.440:526$810	45,47
Via e Edificios	4.059:255$100	4.677:329$470	8.736:584$570	27,51
Total	15.672:311$500	16.086:674$520	31.758:986$020	100,00
	TOTAL DO ANO			
Administração Central	3.037:806$100	2.441:287$600	5.479:093$700	8,69
Trafego	10.034:107$500	1.413:789$570	11.447:897$070	18,16
Locomoção	9.906:030$200	18.958:646$050	28.864:676$250	45,80
Via e Edificios	8.469:070$000	8.766:185$240	17.235:255$240	27,35
Totais	31.447:013$800	31.579:908$460	63.026:922$260	100,00

As percentagens das despesas de custeio e saldo verificado em relação á receita constam do seguinte quadro:

DISCRIMINAÇÃO	Total	%
Administração Central	5.479:093$700	7,94
Trafego	11.447:897$070	16,58
Locomoção	28.864:676$250	41,81
Via e Edificios.......................	17.235:255$240	24,96
Saldo	6.017:326$050	8,71
Totais......................	69.044:248$310	100,00

Relação das mercadorias cujos transportes produziram receita superior ao custo médio da tonelada quilometro.

(Custo da tonelada-quilometro, em 1933: $157.626)

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilometro		Receita por tonelada-km.	
	1932	1933	1932	1933
Agricultura				
Assucar	8.614.600	10.064.899	$191	$196
Fumo	1.826.620	3.960.617	$215	$166
Melancias.	69.632	55.272	$167	$180
Uvas	281.069	337.408	$145	$158
Matas				
Carvão vegetal	48.330	50.017	$139	$159
Lenha	1.200.073	1.061.239	$145	$158
Minas				
Aguas minerais naturais......	88.659	81.333	$173	$187
Enxofre	21.322	30.872	$145	$163
Gazolina e nafta..............	2.080.378	3.080.688	$251	$262
Querozene	1.039.890	1.651.669	$251	$264
Manufaturas ..				
Aço, ferro e outros metais em barras, chapas ou vergalhões	3.230.165	3.774.690	$236	$257
Aguardente e alcool..........	848.870	980.952	$262	$276
Arames liso e farpado........	1.016.596	1.731.512	$165	$180
Automoveis armados	88.429	71.385	$439	$606
Automoveis desarmados	39.668	58.156	$315	$362
Balaios, cestas, escovas e vassouras	79.040	87.616	$202	$221
Barris vazios	1.356.320	1.473.060	$196	$215
Bebidas nacionais	156.544	216.980	$256	$267
Bebidas extrangeiras	22.465	27.021	$528	$597
Calçados	343.725	468.977	$283	$313
Caramelos	273.254	315.297	$517	$363
Carros, carretas e carroças armados	4.911	6.098	$255	$312

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilometro		Receita por tonelada-km.	
	1932	1933	1932	1933
Carros, carretas e carroças desarmados	36.543	23.528	$220	$273
Cerveja	1.011.265	1.249.293	$211	$227
Charutos e cigarros	11.213	15.374	$514	$576
Chapéus finos e roupas feitas	168.768	173.254	$481	$524
Conservas alimenticias em latas ou vidros	311.471	317.257	$255	$287
Couros curtidos	172.049	187.285	$287	$331
Doces, compotas e passas	237.054	348.470	$495	$454
Drogas e medicamentos	479.280	579.047	$443	$448
Especiarias	95.029	107.867	$470	$530
Espelhos, perfumarias, artigos de jogo e de fantasia	74.847	108.211	$601	$639
Ferragens	1.390.999	1.439.066	$346	$400
Garrafas vasias	669.063	726.506	$148	$166
Louças	286.370	355.339	$452	$413
Maquinas para fins agricolas	218.473	360.955	$179	$164
Maquinas para fins industriais	437.112	677.438	$316	$343
Massas alimenticias	182.546	223.330	$225	$253
Mudanças	873.835	912.339	$185	$204
Oleos diversos	1.204.823	1.541.043	$204	$214
Papel	561.665	710.540	$290	$307
Fosforos	152.136	147.178	$489	$544
Preparações farmaceuticas	49.795	55.054	$492	$524
Queijos	46.097	39.834	$145	$160
Rapaduras comuns	480.999	665.038	$183	$185
Sabão e velas	681.897	657.821	$212	$230
Sulfato de cobre	387.495	326.639	$143	$164
Tecidos nacionais e extrangeiros	1.658.855	1.807.693	$487	$528
Vidros em placas ou chapas	176.347	173.876	$291	$329
Vinho nacional	9.986.698	10.805.908	$162	$179
Produtos animais				
Bacalhau e similares	96.429	119.072	$308	$323
Banha e toucinho	8.857.306	11.632.314	$160	$167
Carnes frescas	722.000	802.076	$152	$162

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilometro		Receita por tonelada-km.	
	1932	1933	1932	1933
Couros frescos, secos ou salgados	4.649.710	6.824.002	$148	$160
Lã e crina animal............	2.394.971	3.301.425	$169	$179
Governos e Empresas				
Material p/c do Governo Federal	5.525.707	2.231.233	$193	$158
Material p/c dos Governos Estaduais	423.450	790.605	$157	$165
Material p/c de melhoramentos	8.936.569	16.144.719	$143	$212
Animais				
Animais bovinos grandes (Publico)	5.599.693	8.227.815	$182	$174
Animais suinos (Publico).....	292.836	600.279	$320	$229
Animais bovinos pequenos e outros (Publico)	634.287	467.775	$200	$164
Animais cavalares e muares por conta dos Governos Estaduais	23.360	48.791	$157	$213
Animais cavalares e muares por por conta Melhoramentos...	—	3.432	—	$267

Na relação acima figuram as toneladas-quilometro transportadas para dar a cada mercadoria a sua significação como carga.

Despesa de custeio por tonelada-quilometro

MESES	1932	1933
Janeiro	$153.410	$152.232
Fevereiro	$155.783	$143.079
Março	$147.690	$136.568
Abril	$165.706	$156.172
Maio	$161.482	$151.263
Junho	$162.219	$176.579
Julho	$178.127	$168.640
Agosto	$176.824	$170.275
Setembro	$148.781	$171.538
Outubro	$136.871	$162.934
Novembro	$129.559	$144.571
Dezembro	$175.470	$165.819
Total do ano	$156.660	$157.626

As despesas de custeio por tonelada-quilometro, desde 1920, têm sido as seguintes:

Em 1920	$107.591
Em 1921	$144.495
Em 1922	$125.559
Em 1923	$133.769
Em 1924	$136.918
Em 1925	$144.236
Em 1926	$150.118
Em 1927	$153.638
Em 1928	$154.092
Em 1929	$143.474
Em 1930	$162.685
Em 1931	$160.324
Em 1932	$156.660
Em 1933	$157.626

Movimento financeiro

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o inicio do arrendamento, em 1898, até 1933, foi o seguinte:

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita liquida	Coeficiente
1898	1.317:079$440	1.136:855$074	180:224$366	86,3 %
1899	1.733:201$845	1.562:882$102	170:319$743	90,2 %
1900	1.703:929$020	1.725:323$515	* 21:394$495	* 101,2 %
1901	1.606:082$969	1.455:068$047	151:014$922	90,6 %
1902	1.673:138$161	1.374:005$777	299:132$384	82,1 %
1903	1.853:727$000	1.556:426$121	297:300$879	83,9 %
1904	2.007:712$730	1.598:385$326	409:327$404	79,6 %
1905	2.961:068$820	2.126:534$722	834:534$098	71,8 %
1906	5.473:162$200	4.193:934$407	1.279:227$793	76,6 %
1907	6.432:044$738	5.142:343$217	1.289:701$521	79,9 %
1908	7.935:974$371	5.641:104$181	2.294:870$190	71,1 %
1909	9.146:348$509	5.592:416$116	3.553:932$393	61,1 %
1910	10.711:041$160	7.231:321$248	3.479:719$912	67,5 %
1911	12.016:543$950	8.541:190$580	3.475:353$370	71,1 %
1912	12.932:888$456	8.019:749$625	4.913:138$831	62,0 %
1913	14.432:705$220	9.603:542$615	4.829:162$605	66,5 %
1914	12.560:722$545	9.246:349$436	3.314:373$109	73,6 %
1915	12.742:855$159	10.034:842$251	2.708:012$908	78,7 %
1916	14.301:763$890	12.629:217$610	1.672:546$280	88,3 %
1917	16.912:354$138	14.708:135$025	2.204:219$113	87,0 %
1918	21.424:209$303	18.751:091$937	2.673:117$366	87,6 %
1919	22.386:636$661	22.758:577$288	* 371:940$627	* 101,6 %
1920	22.243:452$396	23.760:417$038	* 1.516:964$642	* 106,82%
1921	31.758:541$990	30.230:737$681	1.527:804$309	95,19%
1922	35.777:771$020	34.836:213$722	941:557$298	97,37%
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	* 3.888:494$760	* 110,92%
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	* 3.806:229$320	* 108,89%
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	* 3.386:902$440	* 106,38%
1926	51.612:356$810	55 391:102$530	* 3.778:745$720	* 107,32%
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	97,43%
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	96,38%
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	93,15%
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	* 1.310:661$950	* 102,00%
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	* 2.103:763$810	* 103,52%
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72%
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28%

* Os números assinalados são deficitarios.

NOTA: Até o ano de 1920, na despesa total, estão incluidas as quótas de arrendamento pagas á União pela ex-arrendataria, Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Governo do Estado, ao Governo Federal, em virtude dos termos do contrato aprovado pelo Decreto n.º 15.438, de 18 de abril de 1922.

Produ

Produ

Produ

Produ

Produ

Por c

Por c

Por c

Por c

45 a 4

Resultados gerais e unidades de trafego desde 1923
Valores apurados para a Receita e a Despesa

a) POR TONELADA-QUILOMETRO LIQUIDA:

Anos	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1923..	295.173.707	$120.596	$133.769	—	$013.173
1924..	340.536.341	$125.741	$136.918	—	$011.177
1925..	391.801.532	$135.592	$144.236	—	$008.644
1926..	368.983.570	$139.877	$150.118	—	$010.241
1927..	403.059.972	$157.695	$153.638	$004.057	—
1928..	429.316.460	$159.873	$154.092	$005.781	—
1929..	493.932.957	$154.015	$143.474	$010.541	—
1930..	411.042.493	$159.496	$162.685	—	$003.189
1931..	386.291.017	$154.878	$160.324	—	$005.446
1932..	389.776.964	$157.102	$156.660	$000.442	—
1933..	399.850.612	$172.675	$157.626	$015.049	—

b) POR TREM-QUILOMETRO:

Anos	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1923..	5.074.033	7$015.4	7$781.8	—	$766.4
1924..	5.077.472	8$433.2	9$182.8	—	$749.6
1925..	5.419.714	9$802.2	10$427.1	—	$624.9
1926..	5.322.066	9$697.8	10$407.8	—	$710.0
1927..	5.069.908	12$536.8	12$214.3	$322.5	—
1928..	5.366.583	12$789.6	12$327.1	$462.5	—
1929..	5.879.540	12$938.5	12$053.0	$885.5	—
1930..	5.424.966	12$084.8	12$326.4	—	$241.6
1931..	5.144.366	11$629.8	12$038.7	—	$408.9
1932..	5.034.837	12$162.2	12$128.0	$034.2	—
1933..	5.510.158	12$530.3	11$438.3	1$092.0	—

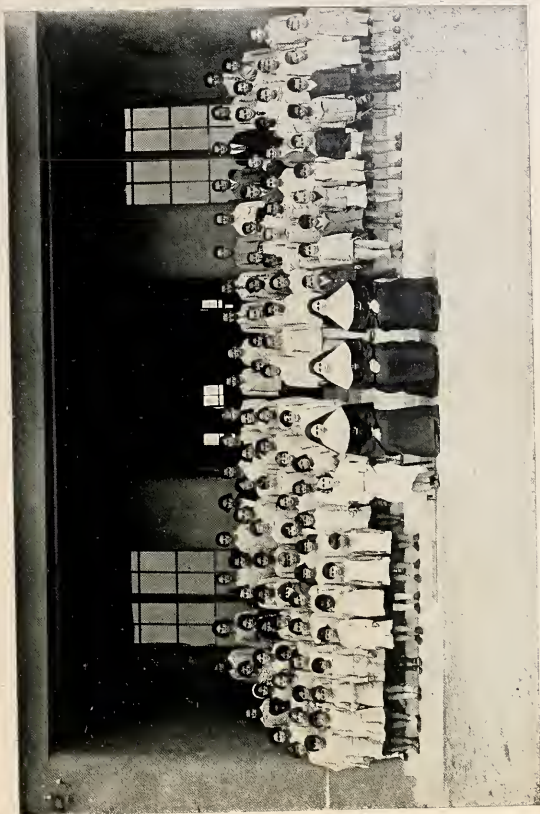
c) POR QUILOMETRO DE LINHA EM TRAFEGO:

Anos	Número médio	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1923..	2.430,555	14:645$480	16:245$318	—	1:599$838
1924..	2.513,334	17:036$836	18:551$250	—	1:514$414
1925..	2.606,275	20:383$474	21:682$992	—	1:299$518
1926..	2.606,275	19:803$112	21:252$977	—	1:449$865
1927..	2.606,275	24:387$499	23:760$025	627$474	—
1928..	2.613,478	26:262$414	25:312$747	949$667	—
1929..	2.648,498	28:722$801	26:757$112	1:965$689	—
1930..	2.648,180	24:756$470	25:251$399	—	494$929
1931..	2.652,687	22:553$696	23:346$765	—	793$069
1932..	2.709,482	22:600$160	22:536$517	63$643	—
1933..	2.809,304	24:576$994	22:435$067	2:141$927	—

ESTATISTICA DE ACIDENTES

Resumo dos acidentes gerais, ocorridos no trafego, durante o último quinquenio

NATUREZA DOS ACIDENTES

PESSOAIS						MATERIAIS					
DESIGNAÇÃO	ANOS					DESIGNAÇÃO	ANOS				
	1929	1930	1931	1932	1933		1929	1930	1931	1932	1933
Empregados	196	138	114	134	127	Incendios	34	42	49	31	54
						Colisões	79	58	31	41	30
Passageiros	4	30	7	3	1	Tombamentos	46	33	27	41	33
						Descarrilamentos ...	726	500	370	460	340
Estranhos	31	35	17	25	33	Diversos	62	86	92	108	147
Total geral....	231	203	138	162	161	Total geral....	947	719	569	681	604

Uma das Escolas mantidas pela verba de alfabetização — Couto

MOVIMENTO FINANCEIRO

Em 1.º de janeiro de 1933, existia em Caixa e nos Bancos, a quantia de 2.755:057$930, assim discriminada:

Em Caixa	671:932$110

Nos Bancos:

Do Rio Grande do Sul — c/aviso..........	2.035:875$700
Do Rio Grande do Sul — s/aviso..........	32:501$260
Do Brasil de Rio Grande..................	7:629$500
Bôa Vista — Rio de Janeiro..............	5:047$250
Pelotense — Rio de Janeiro..............	2:072$110
Soma	2.755:057$930

Durante o ano de 1933 os recolhimentos feitos á Tesouraria se elevaram a Rs. 77.448:805$210.

Nos anos anteriores, a contar da Encampação, as arrecadações foram:

Em 1932	76.685:992$990
Em 1931	76.839:707$050
Em 1930	75.680:333$010
Em 1929	84.263:566$060
Em 1928	81.552:363$700
Em 1927	85.422:906$010
Em 1926	90.921:445$520
Em 1925	62.069:383$280
Em 1924	53.202:591$520
Em 1923	45.835:253$210
Em 1922	38.989:603$250
Em 1921	31.939:058$280

O total arrecadado em 1933 teve as seguintes proveniencias:

Receita das Estações	72.488:962$760
Recebido do Govêrno Federal.............	1.530:708$600
Recebido do Governo do Estado............	1.052:115$630
Recebido da Municipalidade	52:514$930
Juros pagos pelos Bancos.................	131:646$090
Depositos em cauções	301:103$600
Indenisações pagas pela Cia. de Seguros...	339:080$300

Venda de sucatas	261:009$000
Brasil Great Southern	81:079$800
Diversos	1.210:184$500
Total	77.448:805$210

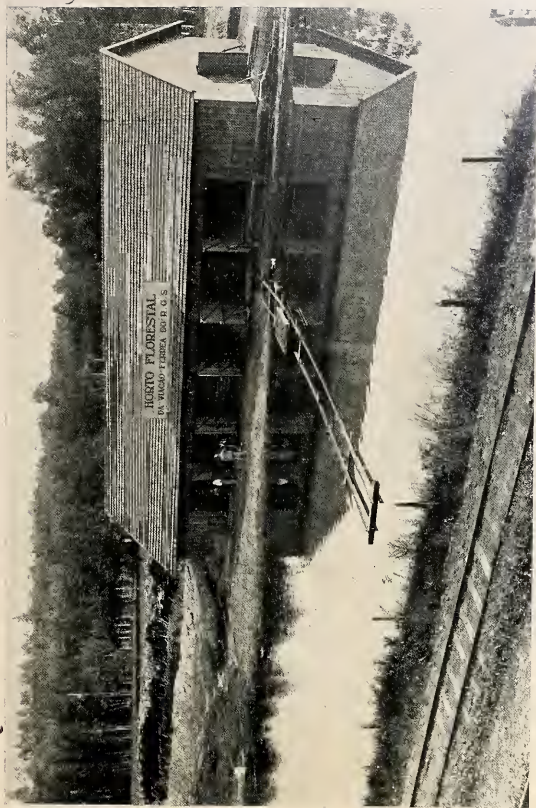
Os pagamentos efetuados durante o ano se elevaram a Rs. 77.898:054$220, assim especificados:

Vencimentos do pessoal	37.817:704$050
Gratificação ao pessoal	1.459:275$900
Compra de materiais — Almoxarifado	24.039:618$400
Delegacia Fiscal:	
Imposto s/passageiros	1.599:659$800
Taxa de Viação	1.056:128$300
Quóta de Fiscalisação	100:000$000
Quóta de arrendamento	156:894$300
Tesouro do Estado:	
Imposto de Viação	1.669:028$030
Cauções restituidas	527:201$000
Caixa de Aposentadorias e Pensões	1.881:531$600
Conselho Nacional do Trabalho	33:097$500
Premios de seguro	565:655$900
Horto eucaliptal de Palomas	175:489$000
Melhoramentos:	
Compra de imoveis	139:277$880
Por c/de 10 locomotivas	1.063:755$000
Por c/de 21 carros	609:226$800
Por c/de vagões	273:350$850
Instalações hidraulicas	95:000$000
Construção e aumento de estações	91:343$900
Cia. Swift do Brasil — Rio Grande	612:519$700
Depositos para reajustamento de cambio	341:771$900
Diversos	1.925:643$540
Diarias de viagens, alugueres, publicações e outras despesas	1.664:880$870
	77.898:054$220

Em consequencia desse movimento passou para o exercicio de 1934, o saldo de Rs. 2.305:808$920, assim distribuido:

Em Caixa	537:004$980
Nos Bancos:	
Do Rio Grande do Sul — c/aviso..........	1.646:112$600
Do Rio Grande do Sul — s/aviso..........	98:594$000
Do Brasil — Rio Grande..................	20:326$000
Bôa Vista — Rio de Janeiro..............	1:872$540
Caixa Agente Severino Ribeiro............	1:898$800
	2.305:808$920

Resumo do balancete em 31 de dezembro de 1933

ATIVO		PASSIVO	
Caixa e Bancos	4.531:849$130	Banco do Brasil	3.925:000$000
		Credores diversos	18.806:126$050
Govêrno Federal	4.362:746$350	Cauções a restituir....................	118:656$210
Govêrno do Estado	1.082:801$170	**Contas do Pessoal:**	
Municipalidades	233:679$490	Vencimentos	1.487:936$360
		Fianças	1.536:386$900
Devedores diversos	504:761$070	Gratificações	1.805:197$800
Fretes por arrecadar	485:014$700	Caixa de Aposentadorias e Pensões....	231:390$790
	11.201:851$910	Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea	2.770:101$700
Insuficiencia do ativo	20.424:293$700	Govêrno do Estado — C/Fundo de Melhoramentos	945:349$800
	31.626:145$610		31.626:145$610

Instalação para tratamento de dormentes (Horto Florestal de São Leopoldo)

ANALISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

I — PATRIMONIO

O patrimonio da Viação Ferrea, com exceção dos elementos relativos á Via Permanente, é representado pelos seguintes valores:

1.ª Divisão	224:771$900
2.ª Divisão	3.720:966$817
3.ª Divisão	118.658:927$215
Total..........	122.604:665$932

II — MELHORAMENTOS

Em virtude da novação do contrato de arrendamento aprovado pelo Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, abriu-se, no passivo, uma conta "Fundo de Melhoramentos" que, de conformidade com a clausula I, letra B, deverá receber a renda destinada a custear as despesas da natureza das que eram, outrora, incluidas em contas de Capital. Esse fundo prevê tres fontes de recursos que são:

a) Produto liquido da exploração de trafego;
b) Produto de acrescimo de 10 % sobre as tarifas;
c) Operações de credito feitos pelo arrendatario.

No decurso do exercicio de 1929, a renda só proveio do primeiro "item" por isso que a taxa de 10 % só foi posta em vigôr a partir de 15 de janeiro de 1930.

Em 1930 e 1931, ao inverso daquele, só rendeu no "item" b) por se terem encerrado com deficits esses exercicios.

Em 1932, como tambem em 1933, a contribuição para o Fundo, proveio, de ambos os "itens" citados, por isso que registramos saldos nestes exercicios.

Receita

Renda liquida em 1929...	5.224:487$620	
Renda liquida em 1932...	176:215$970	
Renda liquida em 1933...	4.212:128$250	9.612:831$840
Taxa de 10 % em 1930...	5.632:816$530	
Taxa de 10 % em 1931...	5.362:521$100	
Taxa de 10 % em 1932...	5.297:651$870	
Taxa de 10 % em 1933...	5.869:903$900	22.162:893$400

Despesa:

Em 1929	13.215:615$930	
Em 1930	6.402:808$980	
Em 1931	19.866:421$090	
Em 1932	14.760:219$420	
Em 1933	10.762:465$950	
	65.007:531$370	
Comissão s/despesas já aprovadas	1.816:145$010	66.823:676$380
Excesso da despesa sobre a receita		35.047:951$140

Os titulos gerais da despesa no exercicio relatado, são os seguintes:

Substituição de trilhos	86:365$500
Lastramento da linha com pedra britada...	4.944:096$760
Linhas telegraficas	28:687$930
Variantes	235:449$900
Instalações sanitarias	20:943$380
Maquinarios	213:232$140
Aumento de linhas, construção de triangulos e desvios	528:855$050
Aumentos, modificações e construções de edificios	1.702:696$900
Instalações hidraulicas	190:088$790
Obras de arte	535:474$890
Material rodante	488:687$600
Desapropriações	334:099$800
Construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí	932:492$000
Construção do ramal de Jaguarí a São Borja	406:968$700
Diversos	114:326$610
Total	10.762:465$950

III — ALMOXARIFADO

O valor dos materiais existentes nos armazens do Almoxarifado, em 1.º de janeiro de 1933, era de Rs. 15.619:446$680 e passou a ser de Rs. 13.182:420$130, no fim desse ano, em consequencia do seguinte movimento:

Parte do Horto Florestal de São Leopoldo, de propriedade da Viação Ferrea

Saldo em 1.º de janeiro de 1933	15.619:446$680
Entrados durante o ano	30.678:491$050
Total	46.297:937$730
Saídos durante o ano	33.115:517$600
Saldo em 31 de dezembro de 1933	13.182:420$130

Os materiais adquiridos provieram de compras no país e de importação do Extrangeiro.

Estas últimas, convertidos os seus preços originários em moéda nacional, custaram Rs. 3.864:450$400 e o seu valor na moéda de seus países estão assim classificados:

Em libras	26.442-03-10	1.508:791$500
Em dolares	150.413,38	1.891:078$200
Em marcos	56.825,17	254:645$800
Em francos belgas	343.283,94	171:021$100
Em belgas	6.000,00	15:690$000
Em francos suissos	820,00	3:009$400
Em francos franceses	27.396,80	20:214$400
		3.864:450$400

O valor das compras no país foi de Rs. 22.038:106$700, conforme se verifica a seguir:

Materia prima	588:520$300
Combustiveis	12.285:581$700
Lubrificantes	396:686$500
Tintas e vernizes	699:011$900
Vidros	8:831$500
Vassouras e escovas	16:965$200
Cordoalho	21:149$600
Madeiras e materiais de construção	785:921$700
Quinquilharia e ferragens	527:086$000
Ferramentas	126:489$000
Materiais para locomotivas e veículos	287:411$900
Artigos de eletricidade	226:494$300

Materiais — Via Permanente	283:803$500
Diversos	716:005$300
Dormentes	4.419:122$900
Oxigenio	229:127$500
Artigos de papelaria	420:797$900
	22.038:106$700

Materiais em transito:

Esta conta, que é transitoria, destina-se ao registro do valor de materiais e respectivas despesas alfandegarias e portuarias enquanto aqueles não dão entrada definitivamente nos armazens.

O saldo, ao encerrar-se o exercicio, era de Rs. .... 641:231$110.

Objetos manufaturados nas oficinas:

No decurso do ano relatado, foram fabricados nas diversas oficinas objetos no valor de 2.477:850$000, tendo sido entregues ao Almoxarifado para distribuição e consumo, artigos no valor de Rs. 2.431:320$300.

O saldo de 46:529$700, representa despesas com artigos ainda não concluidos.

IV — GOVERNO FEDERAL

A Viação Ferrea mantem, para registro das diversas transações com o Governo Federal, as contas abaixo descriminadas:

Devedoras:

A — Transportes comuns	1.479:081$420
B — Insurreição Brasileira (1930)	26:679$070
C — Insurreição Paulista (1932)	4.647:381$370
D — Batalhão Ferro-viario	38:787$590
E — Trabalhos e Fornecimentos	76:352$350
	6.268:281$800

Credoras:

F — Lucros na exploração da rêde........	1.241:596$870
G — Impcsto sobre passageiros...........	138:831$100
H — Taxa de viação — s/mercadorias....	186:578$100
I — Repartição Geral dos Telegrafos.....	9:724$010
J — Pagamentos antecipados	328:805$370
	1.905:535$450
Balanços dos saldos a n/favor....	4.362:746$350

Analisando:

A — Transportes comuns

O saldo desta era em 1.° de janeiro........		700:416$700
Fretes requisitados em 1933...............		2.219:475$700
Transferencias de pagamentos antecipados.		113:537$110
		3.033:429$510
Deduz-se os pagamentos feitos:		
Em Porto Alegre.........	555:375$300	
No Rio de Janeiro........	787:854$800	
	1.343:230$100	
Glozas, transferencias e outras	211:117$990	1.554:348$090
Saldo em 31 de dezembro de 1933...		1.479:081$420

Os pagamentos acima indicados, feitos durante o ano pelo Governo, assim se discriminam, por exercicio:

	1.° Semestre	2.° Semestre	Total
Fretes de 1932.	302:283$300	200:208$300	502:491$600
Fretes de 1933.	746:155$400	94:583$100	840:738$500
Totais....	1.048:438$700	294:791$400	1.343:230$100

Resumo

MINISTERIOS	Saldo devedor em 31 de dezembro de 1932	Transportes em 1933	Total	Pagamentos	Saldo devedor em 31 de dezembro de 1933
Ministerio da Guerra	4.377:338$240	2.116:979$900	6.494:318$140	1.258:709$550	5.235:608$590
Ministerio da Fazenda	16:095$400	13:793$000	29:888$400	10:717$100	19:171$300
Ministerio da Viação	9:907$830	16:666$000	26:573$830	10:911$150	15:662$680
Ministerio da Agricultura	355:593$600	71:613$900	427:207$500	273:488$100	153:719$400
Ministerio da Justiça	3:205$980	126$300	3:332$280	522$190	2:810$090
Ministerio da Marinha	968$920	94$700	1:063$620	—	1:063$620
Ministerio da Educação	193$300	182$600	375$900	—	375$900
Ministerio do Exterior	—	19$300	19$300	—	19$300
	4.763:303$270	2.219:475$700	6.982:778$970	1.554:348$090	5.428:430$880
Adiantamento feito em setembro de 1932	4.062:886$870	113:537$110	3.949:349$460	—	3.949:349$460
Saldos	700:416$700	2.333:012$810	3.033:429$510	1.554:348$090	1.479:081$420

B — **Insurreição Brasileira**

Esta conta, que foi aberta para registro dos fretes de transportes requisitados em consequencia do movimento de 3 de outubro de 1930, apresentava em 1.º de janeiro um saldo de Rs. 29:457$210.

Tendo sido paga a quantia de Rs. 2:778$140, resta o saldo de 26:679$070.

C — **Insurreição Paulista**

Esta conta registra os fretes, trabalhos e fornecimentos feitos á requisição de autoridades federais e estaduais, para atender a mobilisação de tropas, em consequencia do movimento de 9 de julho de 1932.

Desde essa data até 31 de dezembro de 1933, a despesa elevou-se a Rs. 8.549:900$900. Por conta dessa quantia recebemos, por adeantamento, 2.000 contos em julho e 1.902:519$530 em setembro, restando, pois, o saldo de Rs. 4.647:381$370.

D — **Batalhão Ferro-viario**

Do saldo indicado no relatorio anterior, foram cancelados os fretes referentes ao ramal de Jaguarão, num total de Rs. 642:985$600.

Tendo esse Batalhão atacado a construção do ramal de Jaguarí a Santiago e São Borja, continuou requisitando, mas pagando á vista, com o abatimento regulamentar.

Posteriormente, pleiteou a gratuidade do transporte, sendo alvitrado, então, o debito em conta de Fundo de Melhoramentos desses fretes.

Encaminhado ao Snr. Ministro esse titular deu o seguinte despacho:

> "Em vista do parecer emitido pelo Snr. Consultor Juridico outorgo á Rêde de Viação Ferrea Federal do Rio Grande do Sul, a fazer os lançamentos dos transportes de materiais destinados á construção da linha Jaguarí-Santiago-São Borja, na conta "Fundo de Melhoramentos", com o abatimento de 25 % sobre as tarifas".

O debito desse Batalhão resultante dos transportes para a mudança de Jaguarão para Jaguarí e modificação de vagões, é de Rs. 38:787$590.

E — **Trabalhos e fornecimentos**

Por serviços prestados e fornecimentos feitos a diversos Departamentos Federais sediados neste Estado, o Governo da União deve á Viação Ferrea a quantia de Rs. 76:352$350.

F — **Lucros na exploração**

O saldo de Rs. 1.398:491$170, abaixo discrimiuado, não foi recolhido no devido tempo, como determina o contrato e de acôrdo com a guia de recolhimento expedida pelo Presidente da Junta Apuradora de Contas, em virtude de entendimento havido na ocasião com o então Presidente do Banco do Rio Grande do Sul, depositario dos fundos da Viação Ferrea.

Em virtude desse entendimento, que foi verbal, esse Estabelecimento assumiu o compromisso de pagar os juros de móra a que está obrigado o arrendatario, nos termos do contrato:

Especificação do saldo:

50 % da renda liquida de 1921	763:902$160	
50 % da renda liquida de 1922	470:778$650	
50 % da renda liquida de 1927	819:905$070	
50 % da renda liquida de 1928	1.243:431$590	3.298:017$470

Os recolhimentos feitos á Delegacia Fiscal, de acôrdo com as "guias" emitidas pela Inspetoria do 7.º Distrito, foram as seguintes:

Por conta da renda de 1921:

Em 16 de maio de 1924	419:393$520
Em 30 de maio de 1924	18:403$800
Em 21 de julho de 1926	20$150
Em 4 de julho de 1927	671$410

Em 9 de fev.º de 1929	200:037$710		
Em 30 de julho de 1931	791$580		
Em 9 de dez.º de 1932	348$580	639:666$750	

Por conta da renda de 1922:

Em 4 de julho de 1927	451:407$380		
Em 4 de maio de 1928	14$140		
Em 30 de julho de 1931	587$980	452:009$500	

Por conta da renda de 1927:

Em 4 de julho de 1929	804:637$270		
Em 30 de julho de 1931	2:184$520	806:821$790	

Por conta da renda de 1928:

Em 30 de julho de 1931	812$070		
Em 9 de dez.º de 1932	216$190	1:028$260	1.899:526$300
Saldo em 31 de dezembro de 1932......			1.398:491$170

G — Imposto sobre passageiros

No quadro a seguir está indicado o total arrecadado, de conta do Governo, a comissão abonada á Viação Ferrea pelo serviço e o liquido recolhido á Delegacia Fiscal.

Arrecadação produzida em 1933

MESES	Produto bruto	Comissão da Viação Ferrea	Liquido recolhido á Deleg. Fiscal	Número do conhe-cimento	Data do reco-lhimento
Janeiro	143:527$400	2:870$500	140:656$900	9556	20- 2-1933
Fevereiro	142:414$400	2:848$200	139:566$200	0881	17- 3-1933
Março	154:926$900	3:098$500	151:828$400	1428	19- 4-1933
Abril	123:187$800	2:463$700	120:724$100	1801	19- 5-1933
Maio	117:907$900	2:358$100	115:549$800	0001	20- 6-1933
Junho	117:446$100	2:348$900	115:097$200	393	18- 7-1933
Julho	112:763$500	2:255$200	110:508$300	946	17- 8-1933
Agosto	108:569$500	2:171$300	106:398$200	1333	18- 9-1933
Setembro	113:663$700	2:273$200	111:390$500	1879	20-10-1933
Outubro	119:177$600	2:383$500	116:794$100	1821	20-11-1933
Novembro	116:226$700	2:324$500	113:902$200	1756	21-12-1933
Dezembro	141:664$300	2:833$200	138:831$100	229	19- 1-1934
Totais	1.511:475$800	30:228$800	1.481:247$000		

Nos anos anteriores, a partir da data da encampação, a arrecadação foi esta:

ANOS	Produto bruto	Comissão da Viação Ferrea	Liquido recolhido á Deleg. Fiscal
1932	1.424:939$400	28:498$540	1.396:440$860
1931	1.648:569$200	32:971$340	1.615:597$860
1930	1.679:221$900	33:584$380	1.645:637$520
1929	2.012:383$800	40:247$610	1.972:135$690
1928	1.912:460$400	38:249$160	1.874:211$240
1927	1.741:911$900	34:838$190	1.707:073$710
1926	1.675:733$000	36:669$100	1.639:063$900
1925	1.616:790$400	64:671$580	1.552:118$820
1924	1.470:293$200	58:811$680	1.411:481$520
1923	1.091:170$400	43:646$770	1.047:523$630

H — **Taxa de viação sobre mercadorias**

No quadro que segue vão indicadas, por mês, o total bruto arrecadado durante o ano, a comissão que cabe á Viação Ferrea pelo serviço de arrecadação e o liquido recolhido mensalmente á Delegacia:

MESES	Produto bruto	Comissão da Viação Ferrea	Liquido recolhido á Deleg. Fiscal	Número do conhe-cimento	Data do reco-lhimento
Janeiro	96:752$000	1:935$000	94:817$000	4874	16- 3-1933
Fevereiro	93:474$700	1:869$400	91:605$300	5296	8- 4-1933
Março	100:955$100	2:019$100	98:936$000	1751	17- 5-1933
Abril	84:182$300	1:683$600	82:498$700	2028	9- 6-1933
Maio	94:992$400	1:899$800	93:092$600	5798	11- 7-1933
Junho	90:360$400	1:807$200	88:553$200	820	9- 8-1933
Julho	88:102$800	1:762$000	86:340$800	1196	9- 9-1933
Agosto	82:928$800	1:658$500	81:270$300	1744	16-10-1933
Setembro	78:574$400	1:571$400	77:003$000	1727	13-11-1933
Outubro	85:782$900	1:715$600	84:067$300	1641	13-12-1933
Novembro	94:204$000	1:884$000	92:320$000	208	18- 1-1934
Dezembro	96:181$700	1:923$600	94:258$100	585	8- 2-1934
Totais	1.086:491$500	21:729$200	1.064:762$300	—	—

Nos anos anteriores, desde a sua creação em 1921, foram estes os totais arrecadados:

ANOS	Produto bruto	Comissão da Viação Ferrea	Liquido recolhido á Deleg. Fiscal
1932	953:749$100	19:074$690	934:674$410
1931	1.020:188$200	20:403$730	999:784$470
1930	981:239$100	19:624$720	961:614$380
1929	1.240:909$700	24:818$150	1.216:091$550
1928	1.231:819$400	24:636$330	1.207:183$070
1927	1.243:359$800	24:867$100	1.218:492$700
1926	1.283:473$800	26:394$800	1.257:079$000
1925	422:870$300	16:914$760	405:955$540
1924	397:319$100	15:892$710	381:426$390
1923	332:406$500	13:296$210	319:110$290
1922	403:540$000	16:141$530	387:398$470
1921 a partir de 11 de fevereiro	369:845$470	14:793$770	355:051$700

I — Repartição Geral dos Telegrafos

Continúa em vigôr o convenio de trafego mutuo telegrafico firmado em 8 de novembro de 1906 e modificado pela Lei n.º 4.230, de 31 de novembro de 1920.

O movimento desse trafego desde 1920, foi o seguinte:

ANOS	Débito	Credito	SALDOS	
			Devedor	Credor
1933	49:197$300	54:901$700	—	5:704$400
1932	48:510$670	51:350$800	—	2:840$130
1931	45:943$410	44:888$180	1:055$230	—
1930	43:363$700	43:699$080	—	335$380
1929	49:753$560	52:418$750	—	2:665$190
1928	51:239$590	50:546$480	693$110	—
1927	43:704$580	43:796$900	—	92$320
1926	43:839$140	49:052$520	—	5:213$380
1925	44:694$560	46:921$150	—	2:226$590
1924	43:986$030	41:783$480	2:202$550	—
1923	27:417$570	29:746$540	—	2:328$970
1922	32:665$730	33:327$610	—	661$880
1921	31:728$340	31:969$270	—	240$930
1920	12:630$680	13:378$140	—	747$460

V — GOVERNO DO ESTADO

Para melhor apreciação das transações que a Viação Ferrea mantem com o Governo do Estado, foram abertas varias contas para registrar as operações, segundo a sua natureza.

São as seguintes as contas:

Contas devedoras:

A — Capital reconhecido pelo Governo da União .... 88.552:328$410
B — Material em ser no Almoxarifado.... 13.870:180$940
C — Fretes de transportes requisitados.... 1.074:134$100
D — Direção Geral do Porto e Barra do Rio Grande .... 5:601$500
E — Prejuizos na exploração do trafego.. 15.249:013$990
F — Trabalhos e fornecimentos .... 153:556$620
G — Cautelas Encampação do Banco Pelotense .... 4:500$000

H — Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí..	945:349$800
I — Estudos do ramal do Canela ao Salto.	42:690$400
J — Custos dos Hortos Florestais........	1.229:325$250
K — Diferenças de preços do carvão nacional	3.925:000$000
Total	125.051:681$010

Contas credoras:

L — Suprimentos feitos para a conta de Capital	88.552:328$410
M — Suprimentos feitos para a conta de Custeio	32.923:713$070
N — Taxa de Viação	1.359:517$100
O — Tesouro de Guerra — Emprestimo...	1.000:000$000
P — Produção dos Hortos Florestais......	132:321$260
Totais	123.967:879$840

A e L — Capital reconhecido pelo Governo da União

Nenhuma alteração sofreu esta rubrica.

B — Material em ser no Almoxarifado

Em consequencia da encampação da rêde pelo Governo do Estado, houve necessidade da aquisição dos materiais em ser no Almoxarifado da Cia. Auxiliaire, sendo estes pagos pelo Tesouro do Estado que continuou suprindo fundos para reforço das existencias de materiais que eram, então, diminutos.

O valor dos materiais existentes nos armazens do Almoxarifado em 1.º de janeiro de 1933, era de Rs. 15.619:446$680 e passou a ser de Rs. 13.182:420$130, no fim desse ano.

C — Fretes de transportes requisitados

No decurso de 1933 o total dos fretes de transportes feitos a requisição do Governo do Estado, foi de Rs. 1.088:304$200.

O seu debito nesta conta, em 31 de dezembro era de Rs. 1.074:134$100, distribuido pelas Repartições indicadas no quadro a seguir:

DESIGNAÇÃO	Saldo devedor em 31 de dezembro de 1932	Transportes em 1933	Total	Pagamentos	Saldo devedor em 31 de dezembro de 1933
Diretoria de Higiene............	530$100	211$300	741$400	425$100	316$300
Gabinete da Interventoria.........	3:934$700	39:524$900	43:459$600	31:271$800	12:187$800
Secretaría do Interior...........	37:568$300	110:608$400	148:176$700	24:601$700	123:575$000
Repartição de Estatistica.........	1:481$000	2:033$600	3:514$600	752$700	2:761$900
Secretaría dá Fazenda...........	7:550$800	14:908$400	22:459$200	15:971$600	6:487$600
Secretaría das Obras Publicas....	82:976$100	234:628$200	317:604$300	191:293$100	126:311$200
Chefatura de Policia............	39:954$600	122:024$600	161:979$200	22:272$400	139:706$800
Brigada Militar	140:135$700	564:364$800	704:500$500	41:713$000	662:787$500
Totais.................	314:131$300	1.088:304$200	1.402:435$500	328:301$400	1.074:134$100

D — Direção Geral do Porto e Barra do Rio Grande

O saldo devedor desta conta, é de 5:601$500.

E — Prejuizos na exploração do trafego

O saldo devedor desta conta até 31 de dezembro, era de Rs. 15.249:013$990, abaixo discriminado:

Prejuizos por inteiro:

Em 1920	251:167$340	
Em 1923	3.878:494$760	
Em 1924	3.806:229$320	
Em 1925	3.386:902$440	
Em 1926	3.778:745$720	
Em 1930	1.310:661$950	
Em 1931	2.103:763$810	
Despesas glozadas pela Junta Federal depois de encerrados os exercicios e relativos aos anos de 1927, 1928, 1929 e 1932.	26:381$550	18.542:346$890

Lucros por metade:

Em 1921	763:902$150	
Em 1922	470:778$650	
Em 1927	817:685$370	
Em 1928	1.240:966$730	3.293:332$900
Saldo...........................		15.249:013$990

Em virtude da modificação do contrato constante do Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, a partir do exercicio de 1929, os lucros na exploração deixam de ser repartidos entre ambos os Governos contratantes para serem aplicados em melhoramentos na propria Viação Ferrea.

F — Trabalhos e fornecimentos

Os serviços prestados e fornecimentos feitos ao Governo do Estado se elevam a Rs. 196:247$020, tendo sido encaminhadas no devido tempo, as respetivas faturas para o necessario processo no Tesouro.

G — Cautelas „Encampação do Banco Pelotense"

A importancia de Rs. 4:500$000 é o valor de nove apolices recebidas pela Viação Ferrea em virtude da encampação do Banco Pelotense.

H — Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí

A construção deste ramal está sendo executada por forças auxiliares da Brigada Militar do Estado, sob a direção técnica da Viação Ferrea, que será reembolsada pelo Tesouro do Estado dos dispendios feitos com pessoal, material e fretes.
As despesas até agora realizadas se elevam a 945:349$800 e estão discriminadas em faturas já encaminhadas.

I — Estudos do ramal de Canela ao Salto

O financiamento está sendo feito nas condições do número anterior. As despesas realizadas se elevam a 42:690$400.

J e P — Custo e Produção dos Hortos Florestais

As importancias já dispendidas com aquisição de Hortos Florestais se elevam a 1.229:325$250. A exploração dos referidos Hortos já produziu 132:321$260.

K — Diferenças de preço do carvão nacional

Em virtude da baixa cambial de 1931, a diferença de preço se elevou a Rs. 3.925:000$000. A importancia em questão foi paga ás Companhias fornecedoras de carvão riograndense á Viação Ferrea, mediante adeantamento do Tesouro do Estado a ser resgatado oportunamente pela Viação Ferrea.

M — Suprimentos em conta de Custeio

Este suprimento equilibra o ativo das contas B, E, F e J.

N — Taxa de Viação Estadual

Durante o ano relatado esta taxa rendeu 1.745:162$400 que, deduzida da comissão de 5 %, pelos serviços de sua arrecadação e que reverte em beneficio da receita geral, vem sendo recolhida ao Tesouro do Estado.
O demonstrativo desta conta é o seguinte:

MESES	Total bruto arrecadado	Comissão da Viação Ferrea	Liquido recolhido ao Tesouro	Número do conhe-cimento	Data do reco-lhimento
Janeiro	153:774$300	7:688$700	146:085$600	810	13-11-1933
Fevereiro	160:318$000	8:015$900	152:302$100	810	13-11-1933
Março	175:242$400	8:762$100	166:480$300	180	10- 3-1934
			30:844$000	180	10- 3-1934
Abril	149:646$800	7:482$300	111:320$500		
Maio	157:317$200	7:865$800	149:451$400	—	—
Junho	148:264$900	7:413$200	140:851$700	—	—
Julho	133:103$800	6:655$100	126:448$700	—	—
Agosto	124:913$500	6:245$600	118:667$900	—	—
Setembro	123:528$500	6:176$400	117:352$100	—	—
Outubro	133:239$500	6:661$900	126:577$600	—	—
Novembro	137:600$900	6:880$000	130:720$900	—	—
Dezembro	148:212$600	7:410$600	140:802$000	—	—
Totais	1.745:162$400	87:257$600	1.657:904$800	—	—
1932	1.586:772$580	79:338$280	1.507:434$300	—	—
1931	1.884:786$900	94:239$290	1.790:547$610	—	—
1930	1.934:823$700	96:741$110	1.838:082$590	—	—
1929	1.709:065$500	85:453$220	1.623:612$280	—	—
1928	1.643:570$900	82:178$510	1.561:392$390	—	—
1927	1.479:993$350	73:999$580	1.405:993$770	—	—
1926	1.403:169$600	70:158$420	1.333:011$180	—	—
1925	1.481:254$250	74:062$680	1.407:191$570	—	—
1924 (março a dezembro)	1.116:074$850	55:803$710	1.060:271$140	—	—

VI — MUNICIPALIDADES

Em virtude de deliberação presidencial, deixou-se de atender as requisições de transportes para os municipios a partir de junho de 1929 passando, então, a ser pagos á boca do cofre, exceção apenas do municipio de Porto Alegre que depositou 8:000$000 para garantia de suas requisições. O saldo em 31 de dezembro findo está constituido das seguintes parcelas:

Porto Alegre	9:592$300
Jaguarí	823$400
Alegrete	122:874$190
São Gabriel	17:335$360
Uruguaiana	6:514$420
São Vicente	138$810
Santo Angelo	5:759$610
Palmeira	24$700
São Leopoldo	15:116$700
	178:179$490

Além disso, existem mais os seguintes debitos:

Porto Alegre — Instalação de 1 lampada no chalet da balança municipal	18$100
Alegrete — Vencimentos do maquinista colocado á sua disposição, de agosto de 1926 a maio de 1927	3:790$000
	3:808$100

Com exceção dos municipios de Porto Alegre, Alegrete e São Leopoldo, nenhum dos demais efetuou qualquer pagamento durante o ano.

VII — CONTAS A RECEBER

O movimento desta conta, que reune diversos devedores de quantias pequenas e que provêm de operações feitas periodicamente, foi o seguinte no decurso deste exercicio:

Saldo em 1.º de janeiro	113:601$550
Debitos feitos durante o ano	852:345$150
Total	966:946$700
Cobranças realizadas	674:782$750
Saldo em 31 de dezembro	291:163$950

VIII — BRASIL GREAT SOUTHERN

Em virtude de Decreto do Governo provisorio, foram incorporadas á Viação Ferrea, a partir de 1.º de setembro de 1933, as linhas da Barra de Quaraim a Itaquí e Itaquí a São Borja, da Brasil Great Southern e que desde 1925 vinham sendo administradas pelo Governo Federal.

A partir da data da incorporação, a receita das estações das linhas em questão, foi incluida na receita geral desta rêde.

IX — ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Esta Estrada, que tem suas linhas ligando alguns suburbios desta capital, era de propriedade do Municipio de Porto Alegre e foi entregue ao Governo do Estado, em liquidação de contas.

Este, entregou-a á Viação Ferrea para administração, conservação e custeio, o que é feito separadamente da rêde geral da Viação Ferrea.

O resultado da exploração vem sendo o seguinte:

MESES	Receita	Despesa	Deficit
Agosto	6:868$000	21:870$800	15:002$800
Setembro	14:139$300	35:888$300	21:749$000
Outubro	18:648$100	53:273$900	34:625$800
Novembro	16:721$500	76:112$200	59:390$700
Dezembro	20:895$300	78:181$700	57:286$400
Totais	77:272$200	265:326$900	188:054$700

X — COMPANHIA DE SEGUROS "ROYAL"

Durante o ano findo em 31 de julho de 1933 os prejuizos ocasionados por incendio, foram de Rs. 346:961$100, assim especificados:

Mercadorias em transito	40:965$100
Edificios e seu conteúdo	293:490$600
Material rodante	12:505$400
Total	346:961$100

Desde a encampação da rêde, tem sido o seguinte o movimento de premios pagos e indenizações recebidas, constatando-se daí um prejuizo de Rs. 479:101$490 para a Viação Ferrea:

COMPANHIAS SEGURADORAS	Periodo do seguro	Valor segurado	Premios pagos	Indenisações recebidas
'Aliança" e "Royal"	27-7-920 a 31-12-920	Saldo apolice "Auxiliaire"	17:114$000	9:220$130
Idem, Idem	1-1-921 a 31- 7-921	18.151:997$000	39:277$120	60:561$580
"Guardian"	1-8-921 a 31- 7-922	29.030:844$990	85:366$660	63:436$000
"Motor Union"	1-8-922 a 31- 7-923	31.557:807$039	65:141$900	164:173$990
"Royal"	1-8-923 a 31- 7-924	40.120:090$842	245:421$970	1.479:748$160
"	1-8-924 a 31- 7-925	52.300:090$510	346:518$560	372:176$590
"	1-8-925 a 1- 8-926	55.897:766$800	361:615$880	236:557$670
"	1-8-926 a 1- 8-927	62.147:072$600	474:132$150	1.810:591$480
"	1-8-927 a 1- 8-928	62.242:820$600	474:625$650	77:056$650
"	1-8-928 a 1- 8-929	64.531:664$200	625:133$580	210:218$100
"	1-8-929 a 1- 8-930	66.911:652$700	638:801$230	107:881$900
"	1-8-930 a 1- 8-931	68.716:297$900	647:699$960	138:941$350
"	1-8-931 a 1- 8-932	68.489:554$450	674:587$740	282:199$410
"	1-8-932 a 1- 8-933	67.009:057$350	581:633$500	346:961$100
"	10-8-933 a 10- 8-934	65.571:100$250	561:755$700	—
Totais			5.838:825$600	5.359:724$110

Além desse seguro, a Viação Ferrea mantem nas Cias. Sul America e Royal Exchange Assurance, seguros dos edificios onde funcionam os escritorios centrais, bem como o dos seus moveis e utensilios; não tendo havido até 31 de dezembro de 1933, nenhum sinistro.

A importancia paga no último exercicio, como premio desse seguro, foi de 5:970$100.

XI — CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

O movimento das operações realizadas com esta instituição, durante o ano, foi este:

Saldo em 1.º de janeiro	658:315$170

Credito

Receita arrecadada de s/conta

Contribuição do Publico — 2 % s/tarifas	1.434:852$300
Contribuição da V. Ferrea — 1½% s/renda	1.123:395$700
Contribuição do Pessoal—3% s/vencimentos	1.196:728$500
Carteira de emprestimo	810:492$500
Prestações de casas	38:077$900
Joia	173:797$600
Aumentos	59:436$100
Contas cobradas de sua conta	62:067$700
Contribuições atrazadas	250$600
Multas	24:775$800
Salarios não reclamados	24:317$000
Guias de reembolso não reclamadas	4:466$890
	5.610:973$760

Debito

Pagamentos efetuados de s/conta

Serviços e fornecimento executados	35:340$300
Pagamentos de emprestimos	727:770$600
Honorarios dos medicos	337:166$300

Vencimentos de seus funcionarios e Pensionistas	2.591:733$600
Materiais fornecidos	35:643$400
Pagamento dos saldos mensais...........	1.382:120$400
Pagamento de faturas	257:909$270
3 % sobre o aumento das tarifas (quota para o Conselho Nacional do Trabalho)....	11:899$100
	5.379:582$970
Saldo em 31 de dezembro de 1933....	231:390$790

Esse saldo, assim se desdobra:

Saldo de novembro.......................	74:364$000
Saldo de dezembro.......................	157:026$790
	231:390$790

XII — JUROS E COMISSÕES

Esta conta rendeu durante o ano relatado, a quantia de 202:862$720, assim especificada:

Juros	137:115$410
Comissões	118:717$840
A deduzir (comissões pagas aos Bancos pelos recebimentos feitos, e outros).........	52:970$530
Saldo em 31 de dezembro...........	202:862$720

XIII — DIFERENÇAS DE CAMBIO

Esta conta recebe as diferenças entre as taxas que se adota provisoriamente para escrituração do valor dos materiais importados, e aqueles definitivos pelos quais são efetivamente pagos.

Em 1933, o saldo desta conta elevou-se a 520:010$840.

XIV — LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta, que era de 12.140:791$050, em 31 de dezembro de 1932, passou a ser de 13.226:065$080 no fim do ano relatado, em virtude do seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro de 1933............	12.140:791$050
Bonificação sobre o premio de seguros dos edificios onde funcionam os escritorios centrais	477$900
Recebido de diversos por não terem fornecido materiais de conformidade com a proposta	1:193$800
Transferencia dos depositos feitos para confecção de peças	315$750
Transferencia do saldo verificado na construção da casa de turma do Km. 124,560, linha do litoral, presa de incendio.....	404$810
Transferencia do saldo das seguintes contas:	
Diferenças de cambio.....................	520:010$840
Juros e comissões........................	202:862$720
Comissão s/trabalhos para particulares....	38:652$780
Ajuste de inventario	319:067$910
Montante de diversas cauções para fornecimento de materiais, não restituida por não terem os interessados cumprido os respetivos contratos	4:383$100
	13.228:160$660
A deduzir:	
Despesa com a construção do brete de Carumbé, por ter sido encampada pela Viação Ferrea a obra construida..........	1:330$280
Carvão fornecido em 1922 á Prefeitura de São Vicente	34$500
Anulação de debitos incobraveis...........	739$800
	2:095$580
Saldo em 31 de dezembro de 1933....	13.226:065$080

XV — COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FERREA

O montante das transações realisadas com a Cooperativa durante o ano foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro....................	2.278:114$000

Credito

Fornecimento ao pessoal	16.898:155$400
Quóta para ações	505:814$700
Hospitalisação em Santa Maria............	10:857$800
Medicamentos	38:145$600
Cobranças feitas na Tesouraria...........	28:822$200
Transferencia de salarios	4:207$300
Pernoite de animais	1:892$000
Abastecimento de carros especiais.........	13:818$900
Fornecimento diversos	32:141$700
Carros restaurantes	38:213$000
Desapropriação de imovel	120:000$000
	19.970:182$600

Debito

Pagamentos efetuados ...	16.697:338$400	
Pagamentos efetuados de sua conta á Caixa de Aposentadorias e Pensões	112:554$900	
Trabalhos executados	2:246$400	
Materiais fornecidos	57:978$000	
Transportes	309:129$800	
Diversos	20:833$400	17.200:080$900
Saldo credor em 31 de dezembro de 1933....		2.770:101$700

XVI — EMPREZA CONSTRUTORA GRUEN & BILFINGER LTDA.

O saldo devedor desta firma, em 31 de dezembro de 1933, era de 189:904$000, proveniente de serviços prestados e materiais fornecidos para a variante do Barreto.

TESOURARIA

Foram realizados normalmente os balanços regulamentares, presididos, alternadamente, pelo ajudante da Chefia da Contabilidade e pelo contador, tendo sido tudo encontrado na devida ordem.

TARIFAS

Durante o ano de 1933, continuaram em vigôr as tarifas por portaria de 23 de julho de 1926, com as modificações aconselhadas, de modo a conciliar os interesses da Viação Ferrea com os do Comercio e da Industria.

De conformidade com a autorização do sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, em aviso n.º 630, de 17 de março de 1932, permitindo que as estradas de ferro, sob a fiscalisação do Governo Federal, realisem, em defesa de seus interesses, transportes por preços inferiores aos das tabelas aprovadas, exclusivamente nas zonas sujeitas á concurrencia rodoviaria; e, mais tarde, em aviso n.º 2795, de 31 de dezembro de 1932, extendendo os mesmos favores ás zonas sujeitas a concurrencia das vias de navegação fluvial, poude a Viação Ferrea desenvolver uma orientação tarifaria racional que tem concorrido para o aumento da tonelagem transportada e consequente diminuição da despesa de custeio, por tonelada-quilometro.

Tem procurado a Viação Ferrea afastar apenas os concurrentes que, não contribuindo para a conservação de vias que percorre, desenvolve atividade apenas em certos mêses do ano, atraíndo para o seu trafego as melhores mercadorias, por fretes aviltantes, numa luta em que os proprios transportadores não se podem manter.

Foi conservada, durante todo o ano, a isenção do aumento de 10% concedido a 7 de dezembro de 1932, a diversas mercàdorias, quando transportadas para fins de exportação para fóra do Estado.

Essa concessão vigora para a madeira, arroz, gado em pé, xarque, couros, sebo, lã e demais derivados da pecuaria, feijão de qualquer tipo, farinha de mandioca, banha, carne de porco salgada e conservas de porco, quando devidamente comprovada a exportação.

ALTERAÇÕES NAS TARIFAS

A — Alteração de Classificação de mercadorias com redução de tarifas

1.º — Modificação de classificação das seguintes mercadorias, quando expedidas, em qualquer quantidade, por trem de carga com destino diréto a Santa Cruz, procedentes de Porto Alegre:

	Da tabela	Para a tabela
Gazolina	C-4	EC-4
Querozene	C-4	EC-4
Maquinas diversas para fins agricolas	C-9	C-14
Oleo lubrificante	C-4	EC-7-10%
Oleo crú combustivel	C-12	C-13
Arame liso de ferro	C-8	C-11
Arame farpado	C-9	C-13
Ferragens não classificadas	C-2	C-9
Telhas de zinco	C-3	EC-5
Ferro guza para fundição	C-8	EC-7
Manilhas de barro ou cimento até 1 metro de comprimento	C-12 ou C-13	EC-4
Vidros em chapas ou placas	C-3	EC-4
Cimento	C-12	C-14
Ferro em barra, chapa ou vergalhão	C-8	C-11
Soda caustica	C-8	C-12
Soda barrilha do comercio	C-8	C-12
Breu	C-12	C-14
Assucar comum	EC-2	EC-10
Aguardente nacional	C-4	EC-4
Alcool nacional	C-4	EC-4
Folhas de Flandres, lisas ou cunhetes	C-3	EC-3
Folhas de Flandres estampadas	C-3	EC-5
Papel para embrulho e impressão	C-3	C-8
Fazendas de lã, algodão ou linho ou mesclados de algodão e seda	C-2	EC-14
Fazendas não classificadas	C-2	EC-14
Fogões de ferro	C-3	EC-4
Sal bruto, grosso ou moído, a granel ou ensacado	EC-13	EC-11
Farinha de trigo	EC-12	EC-13
Pregos de aço ou ferro	C-2	EC-5
Salitre do Chile ou de Bengala, para adubos em quantidade superior a 1 tonelada	C-13	C-13-30%
Fosfatos para adubos, em quantidade superior a 1 tonelada	C-13	C-13-30%
Adubos quimicos nacionais ou estrangeiros, em quantidade superior a 1 tonelada	C-13	C-13-30%

Modificação de classificação das seguintes mercadorias, quando expedidas, em qualquer quantidade, por trem de carga com destino diréto a Porto Alegre, procedentes de Santa Cruz:

Fumo em corda, folha ou rolo, nacional, passa da tabela C-4 BP-40 até 200 klms. e BP-25 daí em diaute, para a tabela C-14.

Artigos de borracha (não classificados), passam da tabela C-2 para a tabela EC-14 com 60% de abatimento.

Borracha preparada ou em obra, passa da tabela C-2 para a tabela EC-14 com 60% de abatimento.

Canos de borracha, passam da tabela C-2 para a tabela EC-14 com 60% de abatimento.

Mangueiras de borracha (borracha em obra), passam da tabela C-2 para a tabela EC-14 com 60% de abatimento.

Capas de borracha ou de outros tecidos impermeaveis, passam da tabela C-2 para a tabela EC-14 com 60% de abatimento.

Foi fornecida aos agentes de Porto Alegre e Santa Cruz a razão por tonelada da tabela EC-14 com 60% de abatimento, na distancia de Santa Cruz a Porto Alegre, que é de 13$600 (carta n.º AG 25/3, de 7-1-1933).

2.º — transferencia de classificação, da tabela C-2 para a tabela EC-14, dos seguintes artigos, quando fabricados no Estado e despachados em qualquer quantidade, de Santa Cruz, com destino diréto a Porto Alegre:

Mordentes (tiutas)
Secantes
Tintas preparadas para piutar
Tintas secas em pó para pintar
Vernizes

(memorandum AG-67/735, de 20-10-1933, ás estações interessadas);

3.º — transferencia de classificação, da tabela C-2 para a tabela C-3, de pregos de aço ou ferro produzidos no Estado e transportados em qualquer quantidade, procedencia ou destino e respetiva inclusão na pauta sob número 2.313-A (circular número 1015, de 22-2-1933);

4.º — concessão especial de classificação na tabela EC-9 com 30% de abatimento, como moirões a serem empregados dentro do paíz, de diversos vagões com dormentes refugados pela Viação Ferrea e apresentado a despacho por Luiz Ercolani, em Villa Clara e Pedro A. Machado, em Taquarychim

(memorandum AG-25/586, de 6-2-1933, ao agente de Villa Clara, e AG-25/636, de 25-5-1933, ao agente de Taquarychim);

5.º — equiparação de classificação do produto Creo-Phenol, fabricação de J. Campos Leite, de São Paulo, ao Creol, na tabela C-3, para quantidade até 200 ks., e C-9 para mais de 200 ks. (despacho de 20-2-1933, do snr. Director, em requerimento de Martins & Cia., de Porto Alegre);

6.º — transferencia de classificação, da tabela C-2 para a tabela C-5, da marmelada, figada, pecegada, uvada e artigos semelhantes, despachados em qualquer quantidade, de Caxias, destinado dirétamente a Porto Alegre, a partir de 1.º-3-1933 (memorandum AG-25/590, de 6-3-1933, a Porto Alegre e a Caxias);

7.º — classificação da agua mineral natural denominada Serrana, despachada em Pelotas por Alvaro dos Santos Farias, na tabela C-10, uma vez feitas em notas a declaração exigida pela pauta de classificação, e emquanto aquele snr. fôr o representante da firma exploradora da fonte (circular telegrafica n.º 9, de 6-3-1933);

8.º — inclusão na pauta, sob número 1050-A e 1050-B, respetivamente, de caixas vasias utilizadas no transporte de gelo, em retorno, para classificação na tabela B-3-30%, e de caixas vasias utilisadas no transporte de peixe, em retorno, na tabela B-3, ficando a concessão de tais classificações subordinada á exigencia da apresentação da terceira vía do despacho primitivo para prova de retorno, feitas na mesma as devidas observações, passando, para esse fim, os despachos de gelo e peixe a ser feitos em tres vias (circular telegrafica n.º 11, de 11-3-1933);

9.º — classificação de valvulas de ferro fundido na tabela-C-3, por analogia com peças de ferro fundido (despacho de 20-3-1933, do snr. eng.º chefe da 1.ª Divisão, em carta da Cia. Swift do Brasil, de Rio Grande);

10.º — alteração de classificação das seguintes mercadorias, quando transportadas, umas de Porto Alegre para Caxias e outras de Caxias para Porto Alegre, a partir de 15 de abril de 1933:

De P. Alegre para Caxias	Da tabela	Para a tabela
Acidos diversos, para fins industriais, em quantidade superior a 100 ks.	C-4	C-6
Acido acético impuro, em quantidade superior a 100 ks	C-2	C-2-BP-45
Bichromatos (drogas), em quantidade superior a 100 ks.	C-2	C-2-BP-45
Bicarbonatos (drogas), em quantidade superior à 100 ks.	C-2	C-2-BP-45
Cloruretos e cloridratos (drogas), em quantidade superior a 100 ks.	C-2	C-2-BP-45
Sulfureto de sodio, em quantidade superior a 100 ks.	C-2	C-2-BP-45
Boratos e borax (drogas), em quantidade superior a 100 ks.	C-2	C-2-BP-45
Soda (barrilha do comercio), em quantidade superior a 100 ks.	C-8	C-11
Soda caustica, em quantidade superior a 100 ks.	C-8	C-11
Aço em barra, chapa, vergalhões ou verguinhas	C-8	C-11
Bronze em barra ou lingote	C-8	C-11
Chumbo em barra, lençol ou lingote	C-8	C-11
Cobre em barra, chapa, folha ou lingote	C-8	C-11
Estanho em bruto e de solda	C-8	C-11
Ferro em barra, chapa ou vergalhão	C-8	C-11
Nickel em bruto	C-3	C-2-BP-35
Fios de cobre ou outro metal não precioso..	C-2	C-2-BP-45
Arame de cobre ou outro metal não precioso	C-2	C-2-BP-45
Arame liso de ferro	C-8	C-11
Folhas de Flandres lisas, em cunhetes	C-3	C-2-BP-35
Folhas de Flandres estampadas	C-3	C-2-BP-35
Latão em barra ou chapa	C-8	C-11
Metais diversos para mancais	C-8	C-11
Metais diversos (não classificados)	C-2	C-2-BP-45
Zinco em chapa, folha ou linguado	C-8	C-11
Aço de sucata	C-8	C-11
Bronze de sucata	C-8	C-11
Cobre de sucata	C-8	C-11
Ferro guza para fundição	C-8	C-11
Ferro de sucata	C-8	C-11
Latão de sucata	C-8	C-11

De P. Alegre para Caxias	Da tabela	Para a tabela
Zinco de sucata	C-8	C-11
Metais brutos ou velhos (não classificados)	C-8	C-11
Pomadas para limpar metais	C-2	C-2-BP-45
Rebites	C-2	C-2-BP-45
Esmeril (pedra de)	C-2	C-2-BP-45
Esmeril liquido	C-2	C-2-BP-45
Tintas para fabricas (aniliuas)	C-2	C-2-BP-45
Tintas preparadas para piutar	C-2	C-2-BP-45
Tintas secas em pó, para pintar	C-2	C-2-BP-45
Estanho de sucata	C-8	C-11
Esmalte (tintas)	C-2	C-2-BP-45
Vernizes	C-2	C-2-BP-45
Canos de ferro, fundido, preto ou galvauisado	ESP-BP-42	EC-2
Sabão de côco nacional	C-7	C-9
Quebracho (extrato para cortume), em quantidade superior a 100 ks.	C-8	C-11
Oleo de mocotó, em quantidade superior a 100 ks.	C-8	C-11
Azeite de peixe, em quantidade superior a 100 ks.	C-8	C-11
Linhaça em oleo, em quautidade superior a 100 ks.	C-2	C-2-BP-45
Mamona (oleo de), em quantidade superior a 100 ks.	C-3	C-2-BP-35
Couros frescos, secos salgados	C-9	EC-13 quando em lotação completa de vagão e destino a cortume.

DE CAXIAS, QUANDO EXPEDIDAS PELAS PROPRIAS FABRICAS, PARA PORTO ALEGRE	Da tabela	Para a tabela
Capas de borracha ou de outros tecidos impermeaveis	C-2	C-2-BP-45
Casemiras	C-2	C-2-BP-45
Cobertores	C-2	C-2-BP-45
Flanelas (tecidos)	C-2	C-2-BP-45
Fazendas de lã, algodão ou linho, ou mesclados de algodão e seda	C-2	C-2-BP-45
Fios de lã ou linho	C-3	C-2-BP-35

DE CAXIAS, QUANDO EXPEDIDAS PELAS PROPRIAS FABRICAS PARA PORTO ALEGRE	Da tabela	Para a tabela
Lã em fios	C-3	C-2-BP-35
Lã em tecidos	C-2	C-2-BP-45
Mantas	C-2	C-2-BP-45
Palas	C-2	C-2-BP-45
Panos	C-2	C-2-BP-45
Ponchos	C-2	C-2-BP-45
Sarja (tecidos)	C-2	C-2-BP-45
Aneis ou braçadeiras de aço ou ferro (ferragens), ...	C-2	C-2-BP-45
Aneis ou braçadeiras de outro metal não precioso	C-2	C-2-BP-45
Aparelhos de Cristofle, eletro-plate ou de outro metal prateado, branco ou amarelo	C-1	C-2
Argolas de aço ou ferro (ferragens)	C-2	C-2-BP-45
Argolas de outro metal não precioso	C-2	C-2-BP-45
Armações para arreios (artigos de selaria)	C-3	C-2-BP-35
Artigos de metal não precioso (não classificados)	C-2	C-2-BP-45
Cabos de bengalas, guarda-chuvas e outros	C-2	C-2-BP-45
Estribos de metal não precioso	C-2	C-2-BP-45
Fivelas diversas	C-2	C-2-BP-45
Medalhas de cobre ou outro metal não prateado	C-2	C-2-BP-45
Passadores (artigos de ferragens)	C-2	C-2-BP-45
Puxadores de madeira ou metal	C-2	C-2-BP-45
Talheres comuns	C-2	C-2-BP-45
Talheres de Cristofle ou outros metais prateados	C-1	C-2
Acetatos (drogas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Arsenico e arseniatos (drogas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Bisulfatos e bisulfitos (drogas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-2-BP-25 (mais de 200)
Carvão animal, para filtrar e outros fins	C-3	C-9

DE CAXIAS, QUANDO EXPEDIDAS PELAS PROPRIAS FABRICAS PARA PORTO ALEGRE	Da tabela	Para a tabela
Adubos quimicos, nacionais ou estrangeiros	C-13	EC-14
Citratos (drogas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Cremor de tartaro e outros (drogas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Drogas não inflamaveis, não corrosivas e não explosivas (não classificadas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Drogas inflamaveis, corrosivas (não classificadas).	C-1	C-2-BP-52 (até 200 kms.) C-2-BP-30 (mais de 200)
Essencias para farmacias (artigos de farmacia)....	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Eter (Drogas)	C-1	C-2-BP-52 (até 200 kms.) C-2-BP-30 (mais de 200)
Nitratos	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Fosfatos e Fosfitos	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)
Fosfatos para adubos	C-13	EC-14
Produtos quimicos e preparações farmaceuticas não inflamaveis, não corrosivas e não explosivas (não classificadas)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.) C-4-BP-25 (mais de 200)

Sulfato de potassio, amoniaco e cal (gesso) para adubos	C-13	EC-14
Taninos e tanatos (não classificados)	C-2	C-4-BP-40 (até 200 kms.)
		C-4-BP-25 (mais de 200)
Couros curtidos (solas)	C-3	C-7 mais 10%
Couros trabalhados e envernizados	C-3	C-7 mais 10%
Atanados (couros curtidos)	C-3	C-7 mais 10%
Camurças	C-3	C-7 mais 10%
Cóla animal e outras	C-3	C-7 mais 10%
Cordovão (couro curtido)	C-3	C-7 mais 10%
Correias preparadas	C-3	C-7 mais 10%
Solas	C-3	C-7 mais 10%
Vaqueta	C-3	C-7 mais 10%

11.º — transferencia de classificação, das tabelas C-8, C-10 ou C-12, para a tabela C-13, dos extratos vegetais para cortume, e do quebracho (extrato para cortume), nacionais ou extrangeiros quando transportados de Uruguaiana, em vagão completo ou em pequena expedição, com destino a qualquer outra estação, dentro ou fóra do Estado, e respetiva inclusão na pauta de classificação sob números 1242-B e 2330-A continuando em vigôr as classificações já existentes, para os extratos vegetais para cortume e para o quebracho despachados de outras procedencias (circular n.º 1038, de 7-6-1933);

12.º — transferencia de classificação, da tabela C-2 para a tabela C-6, dos artigos de confeitaria (balas, bolos, bonbons, caramelos, chocolate e doces, quando produzidos por fabricas situadas no Estado e expedidos em qualquer quantidade, por trens de cargas, em qualquer estação, para qualquer destino, a partir de 19 de junho de 1933, com relacionamento, na pagina 206-C da pauta, de todos os artigos incidentes nessa transferencia de classe, continuando a tabela C-2 a ser aplicada aos mesmos artigos, quando procedentes ou de fabricação de outros Estados ou do Extrangeiro (circular n.º 1039, de 14-6-1933);

13.º — classificação na tabela C-10 da agua mineral natural "Charrúa", quando efetuados os respetivos despachos pela Companhia Tecnico Comercial Limitada, nomeada pela

empresa exploradora da fonte unica concessionaria para as vendas no interior (mem. n.° AG-25/668, de 21-6-1933, ao agente de Porto Alegre);

14.° — equiparação de classificação do produto denominado "agua lavandina" (sabão liquido comum) ao sabão nacional comum, na tabela C-7, e respetiva inclusão na pauta, sob n.° 352-A (circular n.° 1043, de 6-7-1933);

15.° — inclusão dos pelegos de carneiro, frescos, em bruto, no número das mercadorias consideradas genero de facil deterioração, para respetiva classificação na tabela B-3, quando transportados por trens de passageiros (circular n.° 1051, de 10-8-33);

16.° — equiparação de classificação do produto despachado sob a denominação de "aguardente de uva, nacional", á aguardente nacional, na tabela C-4, e respetiva inclusão na pauta, sob n.° 352-B, continuando, entretanto, a bebida denominada "graspa", de poder alcoolico mais elevado que a aguardente de uva, a obedecer ás classificações constantes dos números 1495 e 1496 da pauta — C-1, C-1BP-45 e C-1 BP-30 (circular n.° 1052, de 10-8-33);

17.° — anulação da transferencia de classificação a que se refere o item 12.° deste relatorio, e introdução, a partir de 1.° de outubro de 1933, das seguintes modificações na classificação dos artigos de confeitaria;

a) — classificação de amendoas confeitadas, artigos de confeitaria, balas, bolos, bonbons, cacáu preparado, caramelos, chocolate, confeitos, pastilhas diversas e doces transportados em acondicionamento provisorio, na tabela C-6, quando produzidos esses artigos por fabricas situadas no Estado e expedidos em qualquer quantidade, por trens de cargas, de qualquer procedencia para qualquer destino;

b) — classificação de compotas, conservas alimenticias nacionais, de frutas secas ou em calda (doces) transportados em acondicionamento definitivo, geléas, goiabada, hortaliças em doces, marmelada e passas de qualquer fruta, na tabela C-5, uma vez produzidos por fabricas situadas no Estado e expedidos pelas mesmas, por trens de cargas, em primeira expedição, em quantidade superior a 100 ks., em qualquer estação, para qualquer destino, acondicionados em latas, caixas, vidros e outros vasilhames.

Qualquer das mercadorias citadas nos itens a) e b), apresentadas a despacho sem satisfazer umas ou outras das condições referidas, conserva sua classificação na tabela C-2 (circular n.° 1063, de 28-9-1933, e folha 206-C da pauta);

18.º — transferencia de classificação, da tabela C-3 para a tabela C-13, do papel para embrulho, e da tabela C-2 para a tabela C-13, do papelão em folhas, um e outro, quando produzido por fabrica situada no Estado e expedido pela mesma ou por seus agentes autorizados, em primeira expedição, em qualquer quantidade, de qualquer procedencia para qualquer destino, a partir de 1 de outubro de 1933 (circular n.º 1063, de 28-9-1933, e folha 206-C da pauta);

19.º — transferencia de classificação, da tabela C-3 para a tabela C-9, do papel de impressão, para jornais, quando despachados em vagão completo, das estações de Maritima, Rio Grande, Pelotas, Pelotas Fluvial ou Porto Alegre, para qualquer destino, a partir de 1.º de outubro de 1933 (circular n.º 1063, de 28-9-1933, e folha 206-C da pauta).

Qualquer das mercadorias citadas nos itens 18 e 19, apresentadas a despacho sem satisfazer as condições acima, conserva sua classificação já existente na pauta (C-3 para o papel de embrulho e impressão e C-2 para o papelão em folhas);

20.º — equiparação de classificação, na tabela C-7, das cadeiras de páu, de construção tosca, não pintadas, feitas inteiramente de pinho, com assento da mesma madeira, embora com peças ligeiramente torneadas, ás cadeiras toscas, tipo colonial, de assento de palha, compreendidas no consecutivo n.º 605 da pauta (circular n.º 1068, de 30-9-1933);

21.º — classificação de "acido carbonico", denominação sob a qual também é apresentado a despacho o gaz carbonico, na tabela C-4, a que pertence este, visto não constar da pauta aquela expressão e ser o gaz carbonico, quando despachado sob o nome de "acido carbonico", classificado na tabela C-1, que corresponde a acidos diversos; inclusão da designação "acido carbonico" na pauta, sob número 352-C, com classificação na tabela C-4 (circular n.º 1069, de 30-9-1933);

22.º — classificação do assucar denominado "Diamante", como assucar comum, na tabela EC-2, e não como assucar refinado, na tabela C-4, visto se tratar, de fato, de assucar comum, embora com caracteristicos de assucar refinado (circular telegrafica n.º 60, de 27-10-1933;

23.º — introdução, na pauta de classificação, dos seguintes acrescimos:

N.º da pauta	DESIGNAÇÃO	tabela
352-D	— Aparelhos de ferro fundido, batido ou estanhado..	C-3
352-E	— Açucar mascavo, de produção do Estado, qualquer quantidade, para qualquer destino...............	EC-7
571-A	— Bidets (aparelhos sanitarios — v. aparelhos).....	C-3
1.736-A	— Leite em pó, nacional	C-7
1.971-A	— Melado ou melaço, de produção do Estado, em quantidade superior a 1 tonelada.................	C-11
2.313-B	— Peixe em conserva, em latas, nacional...........	C-5
2.430-A	— Rapaduras de produção do Estado, em quantidade superior a 1 tonelada	C-11

(Circular n.º 1.073, de 3-11-1933).

24.º — introdução, na pauta de classificação, das seguintes alterações:

N.º da pauta	DESIGNAÇÃO	em vez de
1.851 —	Massas de tomates (v. conservas)	Massas de tomates tabela C-2
224 —	Arame liso de ferro ou aço tabela C-8	Arame liso de ferro tabela C-8
2.347 —	Rapaduras diversas tabela C-7	Rapaduras comuns tabela C-7
2.359 —	Rebites tabelà C-2	Rebites tabela C-3

Supressão da designação n.º 1674 existente na pauta (lantejoulas-tabela C-2). (Circular n.º 1073 de 3-11-1933).

25.º — classificação na tabela C-2, como brinquedos, dos seguintes artigos, uma vez mencionada em notas, ao lado do respetivo nome, a declaração “brinquedos”: aparelhos de louça p/crianças, aparelhos de folha p/crianças, caixas para pintura, cornetas de folha, enfeites para arvore de natal, flautas de folha, gaitas de boca, metalofones, pianos, relogios de folha, tambores e telefones (circular n.º 1074, de 3-11-1933);

26.º — classificação do arsenico puro nacional destinado a fins agricolas, despachado em qualquer estação, em quantidade minima de 100 ks., para qualquer destino, na tabela C-9, conservando-se a classificação da tabela C-2 para as quantidades inferiores a 100 ks., e continuando-se a

conceder a tabela C--9 com 30% de abatimento, para as quantidades minimas de 50 ks., quando despachadas exclusivamente nas estações de Porto Alegre, Pelotas, Pelotas Fluvial, Rio Grande e Maritima, uma vez atendidas todas as exigencias contidas no mem. Ag-25/101, de 9-6-1932, da Contadoria a essas estações (circular n.º 1080, de 21-11-1933);

27.º — equiparação de classificação do produto denominado "Tak", inseticida fabricado pelo snr. Antonio Gigante, de Pelotas aos produtos Flit, Fly-tox e outros, na tabela C-4 (mem. n.º Ag-67/749, de 1-12-1933, ao agente de Pelotas);

28.º — classificação do assucar denominado "Extra", como assucar comum, na tabela EC-2 e não como assucar refinado, na tabela C-4, visto se tratar de fato, de assucar comum, embora com caracteristicos de assucar refinado (circular telegrafica n.º 68, de 13-12-1933);

B — **Abatimento de tarifas**

1.º — Emissão, por todas as estações, no periodo de 13 de fevereiro a 5 de março de 1933, inclusives de bilhetes simples de ambas as classes, com destino diréto a Caxias, para pessoas destinadas á Festa da Uva, com direito a volta e embarque em Caxias até o dia 6 de março, uma vez contendo os bilhetes o carimbo especial da Festa da Uva, aplicado mediante pagamento de 5$000 por bilhete, á comissão da festa (circular telegrafica n.º 6, de 10-2-1933);

2.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios e animais transportados com destino á primeira feira regional de amostras, agricola, industrial e pecuaria, realizada em Cruz Alta, de 28 de março a 12 de abril de 1933, com emissão por todas as estações, no periodo de 25 de março a 12 de abril, de bilhetes simples de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito a volta, atendidas ás formalidades a que se refere a circular n.º 1.000, da Contadoria, e bem assim, concessão, por conta do governo do Estado, do mesmo abatimento de 50% nos transportes em retorno dos animais expostos, mediante requisições especiais da comissão promotora da feira (ciculares telegraficas nrs. 8, 12 e 17, de 16-2-1933, 15-3-1933 e 5-4-1933);

3.º — fornecimento de relação nominal dos inspetores veterinarios do Estado autorizados a assinar o atestado que habilita os criadores a obter o abatimento de 30% a que se refere a circular n.º 909, de 5-6-1931, para o transporte de

animais reprodutores importados (circular n.º 1016, de 22-2-1933);

4.º — concessão de abatimentos nos transportes de arroz em casca e beneficiado e seus sub-produtos (cangica, quiréra e farelo), nas seguintes condições:

a) — elevação, de 20% para 50%, sobre os fretes da tabela EC-11, do abatimento para os transportes, em vagão completo de arroz beneficiado, redução de classe, da tabela C-14 para a EC-11 e aplicação do mesmo abatimento de 50%, para os seus sub-produtos (cangica, quiréra e farelo) efetuados pelas estações de Cachoeira e Ferreira, com destino diréto a Porto Alegre, a partir de 4 de maio de 1933, continuando em vigôr o abatimento de 20% sobre os fretes da tabela EC-11, para os transportes de arroz beneficiado efetuados pelas demais estações do trecho de S. Cruz a Jacuí, para Porto Alegre (mem. n.º AG-1/635, de 23-5-1933, aos agentes de Cachoeira, Ferreira e Porto Alegre);

b) — elevação, de 50% para 60%, sobre os fretes da tabela EC-11, do abatimento para os transportes, em vagão completo de arroz beneficiado e seus sub-produtos (cangica, quiréra e farelo), redução de classe, da tabela C-14 para a EC-11, e aplicação do mesmo abatimento de 60%, para os transportes de arroz em casca, efetuados pelas estações de Cachoeira e Ferreira, com destino diréto a Porto Alegre, a partir de 26 de maio de 1933, continuando em vigor o abatimento de 20% sobre os fretes da tabela EC-11, para o transportes de arroz beneficiado efetuados pelas demais estações do trecho de Santa Cruz a Jacuí, para Porto Alegre (mem. n.º AG-1/672, de 29-6-1933, aos agentes de Cachoeira, Ferreira e Porto Alegre);

c) — extensão, a partir de 16 de agosto de 1933, do abatimento de 60% no arroz em casca e beneficiado e seus sub-produtos (cangica, quiréra e farélo), sobre os fretes da tabela EC-11, quando efetuados os transportes pelas estações de Rio Pardo, Pederneiras, Bexiga, Pertille, Jacuí, Estiva e Restinga Seca, em vagão completo, com destino diréto a Porto Alegre, passando, assim, a gosar o abatimento de 60% os transportes procedentes de todas estações do trecho de Rio Pardo até Restinga Seca, inclusives, com destino a Porto Alegre, ficando, pois, entendido, que ao arroz beneficiado é dado unicamente o abatimento de 60% sobre os fretes da tabela EC-11, a que sempre pertenceu, e que ao arroz em casca, á cangíca, á quiréra e ao farélo é concedida a dupla vantagem da redução de classe, da tabela C-14 para a

EC-11, e mais o abatimento de 60% sobre os fretes dessa tabela; continúa em vigôr o abatimento de 20% sobre os fretes da tabela EC-11, aos transportes de arroz beneficiado, sómente, efetuados pelas estações de Couto, Rincão del Rey e Santa Cruz, para Porto Alegre (mem. AG-64/703, de 5-8-1933, aos agentes de Rio Pardo, Pederneiras, Bexiga, Pertille, Jacuí, Estiva, Restinga Seca e Porto Alegre;

d) — concessão, aos exportadores de arroz em casca e beneficiado e seus sub-produtos (cangica, quiréra e farélo), localisados além de Restinga Seca, no sentido de Porto Alegre a Santa Maria, da faculdade de efetuarem expedições dirétas a Porto Alegre, em vagão completo, com frete calculado por duas iniciais, isto é, pelo total que resultar da razão tomada na distancia da estação de procedencia á de Restinga Seca, adicionada á razão tomada na distancia de Restinga Seca a Porto Alegre com o abatimento de 60%, como se o ultimo percurso fosse redespacho, sendo as taxas acessorias cobradas em duplicata, na propria nota de expedição, e os lançamentos em C-7 e C-8 feitos com o peso em dobro (circular n.º 1071, de 30-9-1933);

5.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (sementes de milho, milho e seus derivados, maquinas de sua cultura e industria, utensilios e adubos) transportados com destino á primeira exposição rio-grandense de milho, realisada em Porto Alegre, de 10 a 15 de julho de 1933, com emissão, por todas estações, no periodo de 7 a 15 de julho, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 16 de julho, atendidas as formalidades a que se refere a cicular n.º 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 28, de 21-6-1933);

6.º — concessão aos medicos procedentes de qualquer estação e destinados ao segundo congresso medico brasileiro, inaugurado em Porto Alegre no dia 27 de junho de 1933, do direito de aquisição de passagem de ida e volta, mediante o pagamento, á boca do cofre, da importancia correspondente ao custo da passagem simples, durante o periodo de 22 de junho a 6 de julho, inclusive, sendo as voltas validas até o dia 10 de julho; as passagens foram emitidas em talão CT-8, sendo os congressistas identificados por meio de cartão assinado pelo presidente do congresso, dr. Guerra Blessmann; a concessão desse abatimento correu p/ conta do governo do Estado;

7.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (artigos agricolas, comerciais e industriais, animais

suínos, bovinos, cavalares, caprinos, muares, lanigeros, aves e pequenos animais) transportados com destino á primeira exposição feira industrial agro-pecuaria, realizada em Montenegro, de 22 de julho a 2 de agosto de 1933, com emissão, por todas estações, no periodo de 20 de julho a 2 de agosto, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 3 de agosto, atendidas as formalidades a que se refere a circular número 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.° 35, de 18-7-1933);

8.° — concessão aos serventuarios da justiça procedentes de qualquer estação e destinados á assembléa de classe, realizada em Porto Alegre em 29 de julho de 1933, do direito de aquisição de passagem de ida e volta, com o praso de volta regulamentar, em talão CT-8, mediante requisições assinadas e atestadas pelos proprios interessados, devidamente identificados pelos agentes, e mediante o pagamento, á boca do cofre, da importancia do custo da passagem simples, correndo a diferença por conta do governo do Estado (circular telegrafica n.° 36, de 26-7-1933);

9.° — concessão, a partir de 1.° de julho de 1933, do abatimento de 50% sobre os fretes da tabela C-14, para os transportes de trigo em grão efetuados em vagões completos, com procedencia de estações das outras Estradas ou das de Porto Alegre, Uruguaiana, Santana, Jaguarão, Pelotas, Pelotas Fluvial, Rio Grande, e Maritima, com destino direto ás estações de Garibaldi, B. Gonçalves, Caxias, Passo Fundo, Bôa Vista do Erechim, Uruguaiana e Bagé, uma vez figurando em notas, como destinatario, a firma proprietaria de moinho de trigo; concessão do mesmo abatimento, sobre os fretes da tabela EC-12, para os transportes, em qualquer quantidade, da farinha produzida pelo trigo importado nas condições acima, na proporção de 75% e efetuados com procedencia das estações de Garibaldi, Bento Gonçalves, Caxias, Passo Fundo, Bôa Vista do Erechim, Uruguaiana e Bagé, para qualquer destino ou destinatario, uma vez figurando em notas, como expedidor uma das firmas que receberam o trigo importado nas condições anteriores; ambas as concessões vigoraram apenas até o dia 31 de dezembro de 1933 (circular n.° 1049, de 10-8-1933, e circular telegrafica n.° 71, de 20-12-1933);

10.° — concessão do abatimento de 50% para o transporte de algumas mercadorias destinadas á primeira feira de amostras realisada em São Paulo, em setembro de 1933

(telegramas nrs. 58 e 59 de 26 e 28-8-1933, aos agentes de Caxias e de Garibaldi, resp.);

11.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (aves, coelhos, material de incubação, ovos e artigos conexos) transportados com destino á exposição-feira avícola realizada em Pelotas, de 7 a 10 de setembro de 1933, com emissão, por todas estações, no periodo de 4 a 10 de setembro, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 11 de setembro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 40, de 29-8-1933).

12.º — concessão, nos dias 18 e 19 de setembro de 1933, aos caixeiros-viajantes procedentes de qualquer estação e destinados á reunião de classe, realizada em Santa Maria, em 20 de setembro, do direito de aquisição de passagem de ida e volta, em talão CT-8, com prazo de volta regulamentar, mediante o pagamento, á boca do cofre, da importancia correspondente ao custo da passagem simples, uma vez apresentada a carteira de identidade da União dos Caixeiros Viajantes do Rio Grande do Sul; a diferença correu por conta do governo do Estado (circular telegrafica n.º 42, de 12-9-1933);

13.º — redução, a partir de 15 de setembro de 1933, do custo das passagens entre Porto Alegre e Canôas, em 1.ª classe simples, inteira e meia, e em 2.ª classe simples, inteira e meia, respetivamente, para 1$500, $800, 1$000 e $500, e creação dos novos talões modelos CT-25 e CT-26, de 10 passagens cada um, em 1.ª e 2.ª classe, para viagens entre Porto Alegre e Canôas, utilização pelo portador e sem prazo de validade, aos preços de 12$000 e 6$100, 9$000 e 4$600, respetivamente, para 1.ª classe, inteira e meia, e 2.ª classe, inteira e meia (mem. AG-1/720, de 14-9-1933, aos agentes de Porto Alegre e Canôas);

14.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (aves, material de incubação, ovos e mais artigos conexos), transportados com destino á exposição-feira avícola realizada em Cruz Alta, de 8 a 17 de outubro, com emissão, por todas estações, no periodo de 5 a 17 de outubro, de bilhetes simples de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 18 de outubro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1000, da Contadoria (circulares telegraficas nrs. 44 e 47, de 19-9-1933, e 2-10-1933);

15.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (animais em geral, maquinas e produtos industriais, agricolas e pecuarios) transportados com destino á exposição-feira realizada em Bagé, de 12 a 15 de outubro de 1933, com emissão, por todas estações, no periodo de 9 a 16 de outubro, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 19 de outubro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 47, de 2-10-1933);

16.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (animais) transportados com destino ás estações de Desvio Herval e Ayrosa Galvão, em transito para a exposição-feira de Herval, inaugurada em 21 de outubro de 1933, com emissão, por todas estações, a partir de 18 de outubro, de bilhetes simples, de ambas as classes, destinados ás duas referidas estações, para visitantes da exposição, com direito até o dia 25 de outubro, atendidas as formalidades a que se refere a cicular n.º 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 54, de 16-10-1933).

17.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (animais) transportados com destino á exposição-feira realizada em Jaguarão e inaugurada a 28 de outubro de 1933, com emissão, por todas estações, a partir de 25 de outubro, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes com direito á volta até o dia 1.º de novembro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 55, de 20-10-1933);

18.º — concessão do abatimento de 50% sobre os fretes da tabela EC-6, para o vinho nacional não engarrafado, despachado em trem completo composto, no minimo, de 8 vagões de qualquer lotação, de Bento Gonçalves para Caxias e vice-versa, abatimento que esteve em vigôr de 14 de outubro a 30 de novembro de 1933, inclusives, o que foi acompanhado de isenção da Taxa de Viação Federal, uma vez feitas em notas as declarações exigidas pelo respetivo regulamento (logar da produção, natureza e local do beneficiamento), considerado o vinho como mercadoria a ser beneficiada, (mem. n.º AG-64/734, de 20-10-1933, aos agentes de Caxias e B. Gonçalves);

19.º — inclusão da estação de Severino Ribeiro entre as estações destinatarias de alcool e cachaça com direito ao abatimento de 40% sobre os fretes da tabela C-4, para des-

pachos de mais de 5.000 ks. efetuados com procedencia de Porto Alegre, Rio Grande, Maritima, Pelotas e Pelotas Fluvial, e de assucar comum em vagão completo com direito ao mesmo abatimento sobre os fretes da tabela EC-2, para despachos efetuados com procedencia das mesmas estações, inclusão de todas as estações da linha de Barra do Quaraim a São Borja entre as estações destinatarias de assucar comum em vagão completo com direito ao abatimento de 40% sobre os fretes da tabela EC-2, para despachos efetuados com procedencia de Porto Alegre, Rio Grande, Maritima, Pelotas e Pelotas Fluvial, concessão que já era feita ao destinado a Uruguaiana, Santana e Jaguarão (circular telegrafica regional n.º 92, de 21 de outubro de 1933).

20.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (animais e produtos em geral) transportados com destino á exposição pastoril e industrial realizada em Rio Grande e inaugurada a 4 de novembro de 1933, concessão do mesmo abatimento no frete dos despachos em retorno dos animais não vendidos, e emissão, por todas estações, a partir de 1.º de novembro, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 20 de novembro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 57, de 26-10-1933);

21.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (aves, ovos e material de avicultura) transportados com destino á exposição avicola realizada em Rio Grande e inaugurada a 28 de outubro de 1933, com emissão, por todas estações, a partir de 27 de outubro, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 2 de novembro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 61, de 27-10-1933);

22.º — concessão, a partir de 1.º de novembro de 1933, do abatimento de 10% sobre os fretes da tabela EC-2 aos transportes de assucar fabricado no Estado e despachado em qualquer estação, em quantidade superior a uma tonelada, com destino ás estações dos trechos de Cacequí a Palomas, Cacequí a Pindaí-Mirim, Vasco Alves, Rivadavia Corrêa, e concessão, a partir da mesma data, do abatimento de 40% sobre os fretes da tabela EC-2 aos despachos de mais de uma tonelada de assucar fabricado no Estado e destinado ás estações de Jaguarão, Santana, Severino Ribeiro, Uru-

guaiana e todas as da linha Barra do Quaraim a São Borja, entendendo-se as concessões aplicaveis exclusivamente ao assucar de produção do Estado, o que deve ser declarado em notas (circular telegrafica n.º 60, de 27-10-1933);

23.º — concessão, a partir de 1.º de novembro de 1933, do abatimento de 30% sobre os fretes da tabela EC-3, para os transportes de banha bruta, em vagão completo, efetuados de Giruá para Santo Angelo (mem. AG-64/736, de 28-10-1933, aos agentes de Santo Angelo e Giruá);

24.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (animais, produtos agricolas e laticinios) transportados com destino á exposição agricola, pastoril e de laticinios realizada em Pelotas e inaugurada a 11 de novembro de 1933, e emissão, por todas estações, a partir de 8 de novembro, de bilhetes simples, de ambas as classes, para os respetivos visitântes, com direito á volta até o dia 14 de novembro, atendidas as formalidades a que se refere a circular n.º 1.000, da Contadoria (circular telegrafica n.º 63, de 7-11-1933);

25.º — concessão do abatimento de 50% no frete dos mostruarios (gado vacum, cavalar e ovino) transportados com destino ao remate-feira realizado em D. Pedrito e inaugurado a 18 de novembro de 1933, e emissão, por todas estações, a partir de 15 de novembro, de bilhetes simples, exclusivamente inteiros, de ambas as classes, para os respetivos visitantes, com direito á volta até o dia 21 de novembro, atendidas as formalidades a que se refere a circular 1.000, da Contadoria, em a quál foi mandada acrescentar a observação de que, de ordem superior, a concessão de passagens simples com direito á volta, para os visitantes de exposições, de um modo geral, deve extender-se unicamente aplicavel a bilhetes inteiros, não tendo, pois, as meias passagens direito á referida vantagem (circular telegrafica n.º 66, de 13-11-1933);

26.º — concessão, a partir de 8 de dezembro de 1933, da elevação de trinta para cincoenta por cento do abatimento em vigôr para os transportes, em vagão completo, de areia, tijolos de barro para construção, telhas de barro, pedras brutas para construção e lages de pedra, uma vez efetuadas por estações compreendidas no trecho de Porto Alegre até Carlos Barboza, inclusives, com destino diréto a Caxias (mem.-carta n.º AG-64/207, de 30-11-1933, aos agentes das estações interessadas);

27.º — extensão da concessão do abatimento de 75%

sobre o preço das passagens, aos oficiais e praças da Brigada Militar que estão construindo o ramal de Quaraí, e ás respetivas familias, mediante pagamento á boca do cofre e apresentação do requerimento selado, com autorização escrita ou telegrafica do engenheiro-chefe da 5.ª Divisão, obedecidas todas as disposições regulamentares em vigôr para passagens com abatimento aos funcionarios da propria Viação Ferrea (circular telegrafica n.º 69, de 14-12-1933).

C) — **Transportes gratuitos**

Concessão, durante o periodo de 28 de janeiro a 27 de abril de 1933, de transportes gratuitos, com procedencia de qualquer estação para Porto Alegre, de generos alimenticios ou outros artigos destinados aos indios flagelados do Estado do Amazonas, apresentados os despachos pelos vigarios das localidades de procedencia ou por pessoas por eles designadas (circular telegrafica n.º 2, de 27-1-1933).

BALANÇOS NAS ESTAÇÕES

O número de balanços procedidos nas estações pelos inspetores da Contabilidade, atingiu a 432, em 1933, ou sejam, mais 10 que em 1932.

INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES

Durante o ano de 1933, foi dispendida a quantia de Rs. 224:013$800 com assistencia medica e hospitalar, indenizações e diarias pagas aos funcionarios vitimados por acidentes em serviço como determina a lei n.º 3724 de 15 de janeiro de 1919, assim especificada:

A — **Indenizações**

Por morte	34:100$000	
Por incapacidade parcial permanente	21:469$300	55:569$300

B — **Salarios**

Administração Central	1:562$900	
Trafego	18:185$400	
Locomoção	25:486$600	
Via e Edificios	34:090$900	79:325$800

C — Assistencia medica hospitalar

Administração Central	1:159$100	
Trafego	20:923$700	
Locomoção	36:346$350	
Via e Edificios	30:489$550	88:918$700
Funerais		200$000
		224:013$800

TOMADAS DE CONTAS

1) Procedida pelo Governo do Estado

Desde a encampação desta Viação Ferrea até 1932, nenhuma tomada de contas fôra processada pelo Governo do Estado. No decurso do exercicio relatado, o sr. Interventor Federal, deliberou faze-la.

A verificação extendeu-se, apenas, aos documentos referentes ao primeiro semestre de 1933, mas foi completa e minuciosamnte feita, como se póde depreender pela duração dos trabalhos, que foi de cerca quatro mêses, ou seja de agosto a outubro.

2) Procedidas pelo Governo da União

A comissão designada pelo 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, dúrante o exercicio em analise, ultimou a tomada de contas do 2.º semestre de 1930 e 1.º e 2.º semestre de 1931.

Iniciou em seguida a do 1.º semestre de 1932, cuja duração foi de março a junho de 1933 e logo a seguir a do 2.º semestre, que foi concluida em 14 de outubro.

III PARTE

2.ª DIVISÃO (TRAFEGO)

TRAFEGO, MOVIMENTO E TELEGRAFO

TRAFEGO

2.ª Divisão

Os transportes, durante o ano de 1933, foram feitos com toda a regularidade, tendo sido atendidos, normalmente, os diversos pedidos de vagões.

O peso util retribuido, que em 1932 foi de 389.776.964 toneladas-quilometro, elevou-se, em 1933, a 399.850.612 toneladas-quilometro, ou sejam, mais 10.073.648 toneladas-quilometro.

O custo dos serviços do Trafego, por tonelada-quilometro, foi, em 1933, de 28,6 e em 1932 de 29,6 réis, isto é, menos um real por tonelada-quilometro.

Em 1933 o numero de toneladas-quilometro, por empregado do Trafego, foi de 152.440, contra 158.704 em 1932, ou seja, um decrescimo de 6.264 toneladas-quilometro.

Durante o ano de 1933 foram pagas indenizações num total de 119:859$200, contra 94:396$500 em 1932 e 88:182$600 em 1931.

Motivaram o acrescimo verificado no ano relatado, as indenizações pagas em consequencia de acidentes e que atingiram a 56:986$500.

Não foi paga importancia alguma, em 1933, por "Interrupção do Trafego" e "Requisição militar".

Durante os anos de 1933 e 1932 ocorreram, respectivamente, 54 e 31 incendios de vagões, assim discriminados:

ESPECIFICAÇÕES	ANOS	
	1933	1932
Principios de incendios, sem prejuizo......	34	21
Principios de incendios, com prejuizo......	16	9
Incendios totais	4	1
Total dos incendios..........	54	31

A diferença, para mais, observada no numero de incendios, deve ser atribuida a grande e prolongada seca havida no ano proximo findo.

A despesa total do Trafego, no ano de 1933, foi de.... 11.447:897$070, contra 11.551:711$770, em 1932, tendo havido aumento de 38:108$850 em "Material" e 104:064$100 em "Diversos" e um decrescimo de 245:987$650 em "Pessoal", como se observa pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	ANO DE		DIFERENÇA	
	1933	1932	Mais	Menos
Pessoal	10.034:216$200	10.280:203$850	—	245:987$650
Material	840:371$940	802:263$090	38:108$850	—
Diversos	573:308$930	469:244$830	104:064$100	—
Totais	11.447:897$070	11.551:711$770	142:172$950	245:987$650
Diferença para menos	—	—	—	103:814$700

Quadro comparativo das Despezas do Trafego, por especie, nos anos de 1933 e 1932

ESPECIE DE DESPESA	ANOS		DIFERENÇA	
	1933	1932	Para mais	Para menos
Superintendencia	1.027:554$100	1.058:640$380	—	31:086$280
Custeio da Secção de Reclamações	58:449$300	58:579$200	—	129$900
Inspetoria do Telegrafo e oficinas telegraficas	436:351$370	459:541$650	—	23:190$280
Papelaria	240:274$800	259:117$820	—	18:843$020
Agentes	1.545:818$300	1.510:960$700	34:857$600	—
Telegrafistas	1.211:938$000	1.168:817$000	43:121$000	—
Telefonistas	18:553$100	17:761$500	791$600	—
Conferentes	1.287:438$200	1.271:848$600	15:589$600	—
Manobreiros	205:886$800	208:541$900	—	2:655$100
Guarda-chaves	725:209$100	724:945$800	263$300	—
Trabalhadores e serventes	1.093:068$900	1.040:552$050	52:516$850	—
Guardas e rondas	518:059$700	534:584$000	—	16:524$300
Abastecimento das estações	521:403$700	456:943$230	64:460$470	—
Fiscais de trens	95:842$900	96:805$400	—	962$500
Condutores de trens de passageiros	221:213$900	221:004$200	9:209$700	—
Condutores de trens de carga	397:789$900	405:492$900	—	7:703$000
Guarda-freios de trens de passageiros	261:559$100	246:717$800	14:841$300	—
Guarda-freios de trens de cargas	470:952$400	484:287$500	—	13:335$100
Bagageiros	190:469$700	188:472$500	1:997$200	—
Camareiros	64:338$100	58:167$900	6:170$200	—
Limpadores de carros	110:922$100	95:467$400	15:454$700	—
Abastecimento dos trens	276:004$500	208:542$710	67:461$790	—
Indenizações por extravios e avarias	58:897$200	16:189$800	42:707$400	—
Indenizações por animais mortos na linha	1:800$000	6:308$200	—	4:508$200
Indenizações por ferimentos pessoais	36:837$000	24:344$460	12:492$540	—
Colisões e descarrilamentos	68:090$400	82:792$790	—	14:702$390
Aluguel do material rodante	27:657$000	20:806$400	6:848$600	—
Impressões de bilhetes	48:473$300	53:498$280	—	5:024$980
Carros restaurantes	—	—	—	—
Despezas de viagem	226:372$600	184:956$300	41:416$300	—
Despezas diversas	673$600	396:023$400	—	395:349$800
Total:	11.447:897$070	11.551:711$770	430:200$150	534:014$850
Diferença para menos	—	—	—	103:814$700

A diferença total de 103:814$700, para menos, é proveniente da redução das despesas com pessoal.

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilometro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado

MESES	NUMERO DE PASSAGEIROS		Numero de animais	TONELADAS-QUILOMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	49.223	65.604	10.520	39.171	291.096	27.763.116
Fevereiro	52.454	77.064	19.116	37.057	326.429	25.898.673
Março	51.103	72.624	21.084	45.677	361.350	28.688.897
Abril	40.301	63.743	16.422	32.334	322.008	25.803.160
Maio	40.383	62.389	18.071	41.048	377.330	27.219.409
Junho	39.832	58.313	18.097	40.617	341.234	24.443.426
Julho	39.803	57.198	6.516	40.657	321.952	26.213.592
Agosto	38.961	57.787	7.016	35.844	350.461	22.623.439
Setembro	40.265	57.458	5.376	26.988	310.764	25.050.642
Outubro	44.724	59.297	8.989	28.712	304.669	25.504.801
Novembro	42.309	60.010	6.312	48.027	320.588	28.659.369
Dezembro	48.400	63.963	6.033	44.848	349.112	28.089.625
Totais de 1933	527.758	755.450	143.552	460.980	3.976.993	315.958.149
Totais de 1932	543.904	961.904	158.741	389.098	4.673.100	285.867.713
Diferença em 1933	— 16.146	— 206.454	— 15.189	+ 71.882	— 696.107	+ 30.090.436

Movimento do último sexenio — Serviço remunerado

PASSAGEIROS

ANOS	NÚMERO			RECEITA		Percurso médio Quilometros
	1.ª classe	2.ª classe	Total	Por Passageiro	Por passageiro - Km	
1928	856.499	1.129.029	1.985.528	5$854	$070	83,6
1929	834.762	1.276.284	2.111.046	5$803	$069	83,6
1930	683.903	1.238.098	1.922.001	6$598	$062	106,7
1931	619.322	1.161.502	1.780.824	5$981	$065	91,6
1932	543.904	961.904	1.505.808	8$235	$070	117,0
1933	527.758	755.450	1.283.208	8$820	$083	106,9

BAGAGENS

ANOS	Toneladas	Toneladas - quilometro	RECEITA			Percurso médio quilometros
			Total	Por Tonelada	Por tonelada - Klm.	
1928	2.351,223	723.837	474:957$560	202$004	$656	308
1929	1.921,212	564.313	364:252$180	189$595	$645	294
1930	1.718,566	515.633	320:407$220	186$438	$621	300
1931	1.617,041	487.911	305:650$200	189$018	$626	302
1932	1.262,415	389.098	244:880$300	193$978	$629	308
1933	1.509,104	460.980	327:095$100	216$748	$710	305

ENCOMENDAS

ANOS	Toneladas	Toneladas - quilometro	RECEITA			Percurso médio Quilometros
			Total	Por Tonelada	Por tonelada - Klm.	
1928	24.669,539	4.280.183	3.194:745$060	129$502	$746	174
1929	23.976,293	4.294.610	3.214:043$920	134$067	$748	179
1930	22.961,476	4.403.217	3.141:746$130	136$827	$714	192
1931	21.696,397	3.716.175	2.472:640$630	113$966	$666	171
1932	24.458,372	4.673.100	3.194:019$900	130$690	$683	191
1933	21.702,612	3.976.993	2.700:270$400	124$421	$679	183

ME
Janei
Fever
Março
Abril
Maio
Junho
Julho
Agosto
Setem
Outub
Novem
Dezem
Totais dias

Ob
O' 1
117 a 1

Movimento de mercadorias nos anos de 1933 e 1932 — Serviço remunerado

MESES	TONELADAS		TONELADAS-QUILOMETRO		RECEITA — TOTAL		RECEITA — POR TONELADA		RECEITA — POR TON.-QUILOMETRO		PERCURSO MÉDIO QUILOMETROS	
	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932
Janeiro ..	73.176	69.024	27 763.116	24.540.273	3.749 049$500	2.984 336$400	51$233	43$236	$135	$122	379	356
Fevereiro ..	68.928	63 156	25 898.673	24.571.166	3.488 560$100	2.998 302$510	50$612	47$475	$135	$122	376	389
Março ...	75 046	63 257	28 688.897	24.908.909	3.896 233$100	2.959 072$000	51$939	47$411	$136	$120	382	394
Abril .	73.505	59.576	25 803 160	21 701.869	3.568 425$400	2.651 465$700	48$547	44$506	$138	$122	351	364
Maio ...	77 319	80 642	27 219 409	23.794.289	3 716 205$400	2 692:781$000	48$045	33$387	$137	$113	352	295
Junho ...	90.716	82 952	24.443 426	25 036.449	3.639 300$500	2 888:260$500	40$118	31$818	$149	$115	269	302
Julho	125 850	48 293	26 213.592	17 005.189	3 791 320$100	2 268 820$100	30$126	46$978	$145	$133	208	352
Agosto ..	68 232	51 683	22 623 430	18 586 821	3.278 678$300	2 311 516$600	48$052	41$725	$145	$124	332	360
Setembro	91 358	169 246	25 050 642	22 657 388	3 629 860$30[illegible]	2 941 211$200	38$469	17$378	$145	$130	265	134
Outubro	88 278	63 165	25 504 801	23 819 573	3 610 058$80	3 001 956$400	40$891	47$574	$142	$1[illegible]	289	377
Novembro	81 935	71 790	28 659 369	30 565.343	3 890 687$10	[illegible] 505 555$500	47$197	46$871	$136	$115	337	409
Dezembro	112 241	153 999	28 089 625	28,651 051	1 023 573$80	1 075 651$200	[illegible]$850	70$410	$113	$142	250	211
Totais e médias .	1 032 601	959 785	315 958.119	285 867 713	44 282 252$400	35.321 590$440	42$881	36$802	$140	$124	306	298

Observa-se, neste quadro, que a tonelagem e o preço por tonelada-quilometro, em 1933, foram maiores do que em 1932. O percurso médio da tonelada-quilometro, que em 1932 foi de 298 quilometros, elevou-se a 306 quilometros, em 1933.

Trafego mutuo com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

Passageiros, bagagens, encommendas e mercadorias destinadas ao Norte

DESIGNAÇÃO	NUMERO		VOLUMES		PESO-KGS		DIFERENÇA EM 1933		
	1933	1932	1933	1932	1933	1932	Numero	Volume	Peso-Kgs
Passageiros de 1.ª classe	3.064	2.501		—	—	—	+ 563	—	—
Passageiros de 2.ª classe	6.566	6.166		—	—		+ 400	—	—
Bagagens e encommendas			13.184	10.391	193.583	181.978	—	+ 2.793	+ 11.605
Mercadorias			82.245	55.481	13.033.184	11.937.732	—	+ 26.764	+ 1.095.452
Totais	9.630	8.667	95.429	65.872	13.226.767	12.119.710	+ 963	+ 29.557	+ 1.107.057

Nota: No peso, estão incluidos todos os transportes, porém, no numero de volumes estão incluidos os transportes por conta do Governo.

O quadro acima mostra que o numero de passageiros, o numero de volumes de mercadorias, bagagens e encommendas e as respectivas tonelagens foram maiores em 1933.

125 a 128

SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Os serviços da Secção de Reclamações, não obstante ter aumentado de 37:751$000 o total das indenizações pagas pela Viação Ferrea, continuam melhorando muito, conforme mostram a liquidação de todos os processos dentro dos prazos regulamentares, a segurança e rapidez das sindicancias e ainda as medidas de organização e fiscalização de todos os serviços, que estão perfeitamente em dia.

Verificou-se durante o ano proximo findo um descrescimo de 9:069$200 nas indenizações por motivo de incendios, cujo total é pago pela Companhia de Seguros.

Indenizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos anos de 1933 e 1932

RESPONSAVEIS	1933	1932	Diferenças
Indenizações totais pagas..	119:859$200	94:396$500	+ 25:462$700
Por conta da Viação Ferrea	57:508$600	19:757$600	+ 37:751$000
Por conta da Companhia de Seguros	60:319$700	69:388$900	— 9:069$200
Por conta de funcionarios da Viação Ferrea........	2:030$900	2:310$000	— 279$100
Revolução de São Paulo...	—	2:940$000	— 2:940$000

As causas que deram lugar ás indenizações pagas foram as constantes do quadro abaixo:

CAUSAS	1933		1932		DIFERENÇAS	
	Importancias pagas	Percentagens sobre o total	Importancias pagas	Percentagens sobre o total	Mais	Menos
Incendios	60:319$700	50,326	69:432$200	73,554	—	9:112$500
Acidentes	56:986$500	47,544	9:588$200	10,157	47:398$300	—
Extravios	1:405$400	1,173	2:179$000	2,308	—	773$600
Furtos e roubos	123$600	0,103	—	—	123$600	—
Goteiras nos carros	556$700	0,465	6:968$800	7,382	—	6:412$100
Maus carregamentos	292$400	0,243	328$300	0,348	—	35$900
Deterioração	174$900	0,146	1:648$000	1,746	—	1:473$100
Requisição Militar	—	—	2:940$000	3,115	—	2:940$000
Interrupção do trafego	—	—	1:312$000	1,390	—	1:312$000
Totais	119:859$200	100,000	94:396$500	100,000	47:521$900	22:059$200
Diferença para mais	—	—	—	—	25:462$700	—

Verifica-se, assim, que foram sensivelmente melhores os resultados de 1933, comparados com os de 1932, pois, embora tenha sido maior o total das indenizações com acidentes, houve uma diferença de 22:059$200, para menos, em incendios, extravios, goteiras nos carros, maus carregamentos, deterioração, requisição militar e interrupção do trafego.

LEILÃO DE SOBRAS

No mês de dezembro, foi efetuado leilão das mercadorias abandonadas, de acôrdo com o artigo 159 das Instruções Regulamentares, tendo produzido o total de 7:635$000.

SOBRAS EXISTENTES

Existem no armazem de sobras, em Porto Alegre, 56 volumes para serem oportunamente vendidos em leilão.

DESVIOS PARTICULARES

Durante o ano de 1933 os desvios particulares sofreram as alterações seguintes:

INAUGURADO

Em novembro — Km. 366,410, na linha de Santa Maria a Porto Alegre, requerido pela Prefeitura de São Leopoldo.

FECHADOS

Em março — Km. 583,100, na linha de Bagé a Rio Grande, de que era usuario o sr. Arthur Silveira;

Em junho — Km. 295,200, na linha de Santa Maria a Uruguaiana, de que era usuario o sr. Gaspar Machado da Silveira;

Em agosto — Km. 470,731, na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, de que era usuario o sr. Christiano Becker.

TRANSFERIDOS

Em março — Km. 145,410, na linha de Cacequí a Rio Grande, da sucessão de Antonio Candido da Silveira, para a firma Salgado, Fagundes & Cia.;

Em julho — Km. 298,950, na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, a parte utilizada pelo sr. João Willy Berwig para o sr. José Albino Gerhardt;

Em agosto — Km. 276,714, na linha de Santa Maria a Santana, do sr. Ovidio Telles para o 7.° Regimento de Cavalaria;

Em outubro — Km. 299,340, na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, do sr. Germano Napp para a Cooperativa Madeireira Alto Jacuí Ltd.

REGULARIZADOS

Em julho — Km. 229,580, na linha de Santa Maria a Uruguaiana, com a Cooperativa Alegretense de Carnes Ltd.;

Em setembro — Km. 366,400, na linha de Santa Maria a Porto Alegre, com a Prefeitura de São Leopoldo;

Em novembro — Km. 324,486, na linha de Cacequí a Rio Grande, com o Banco do Rio Grande do Sul.

REABERTOS

Em abril — Km. 113,080, na linha de Santa Maria a Uruguaiana, de que é usuaria a firma Sanabria & Cortes;

Em julho — Km. 202,060, na linha de Cacequí a Rio Grande, de que é usuaria a firma Waltzer, Lisbôa & Cia.;

Em outubro — Km. 299,340, na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, de que é usuario o sr. Germano Napp;

Em dezembro — Km. 583,100, na linha de Bagé a Rio Grande, de que é usuario o sr. Arthur Silveira.

DEMOLIDOS

Em fevereiro — Km. 543,740, na linha de Cacequí a Rio Grande, de que era usuario o sr. Antonio Xavier Nunes Vieira;

Em setembro — Km. 386,246, na linha de Santa Maria a Porto Alegre, de que era usuaria a firma A. Levi;

Em novembro — Km. 3,122, na linha de Pelotas-Fluvial, de que era usuario o Frigorifico Anglo de Pelotas.

INAUGURAÇÃO DE ESTAÇÃO

Em 1.° de abril, foi inaugurada a estação Carvalho de Freitas, do ramal de Bazilio a Jaguarão.

MUDANÇA DE NOME DE ESTAÇÃO

Em 5 de novembro, foi mudado o nome da estação de Piratiní para o de Eng.° Ivo Ribeiro.

Estação de Alegrete (em construção)

PARADA ELEVADA A ESTAÇÃO DE 5.ª CLASSE

Em 22 de dezembro, foi elevada á categoria de estação de 5.ª classe, a parada Santa Brigida, situada no Km. 194,892, da linha de Cacequí a Rio Grande.

MUDANÇA DE NOMES DE PARADAS

Em 5 de novembro, foram mudados os nomes das paradas Umbú e Colonia das Rosas, da linha de Quaraim a São Borja, para os de Eng.º Octavio Rocha e João Arreguy, respectivamente;

Em 22 de dezembro, foi mudado o nome da parada Passo do Pinto, situada no Km. 194,892, da linha de Cacequí a Rio Grande, para o de Santa Brigida;

Em 29 de dezembro, foi mudado o nome da parada Eng.º Octavio Rocha, da linha de Quaraim a São Borja, para o de Francisco Borges.

NOMES DE PARADAS E RESPECTIVAS ABREVIATURAS

Em 23 de setembro foram dados nomes e abreviaturas telegraficas aos desvios da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, constante da relação abaixo, e que eram conhecidos apenas pela posição quilometrica:

Posição quilometrica	NOMES	Abrevitura telegrafica	MOTIVO
232,269	Eng.º Alvaro Nunes Pereira	AP	Homenagem postuma
305,019	Eng.º Costa Gama...	CG	Homenagem postuma
319,538	Eng.º Oscar Miranda	OM	Homenagem postuma
344,344	Eng.º Coussirat de Araujo	CRA	Homenagem postuma
359,858	Arroio Miranda	ARM	Denominação local
426,192	Ventarra	VT	Denominação local
448,825	Gauer	GER	Denominação antiga
467,666	Becker	BCK	Denominação antiga
500,080	Residente Edgar	EDG	Homenagem postuma
511,260	Anta Mansa	AMS	Denominação local
523,767	Eng.º Gaspar Nunes Ribeiro	GNR	Homenagem postuma

INTERRUPÇÃO DO TRAFEGO

Entre 17 de janeiro e 3 de fevereiro estiveram suspensos a venda de passagens e os despachos de bagagens e encomendas, além de Jaguariaíva devido a quéda de varias barreiras, na Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Em 3 de fevereiro ficou restabelecido o trafego para São Paulo, com baldeação no quilometro 4, só sendo aceitos volumes de bagagens e encomendas com o peso maximo de 30 quilos, para facilidade de baldeação.

O trafego de mercadorias em geral, para São Paulo, ficou restabelecido no dia 10 de março.

HORARIO DE TRENS

Durante o ano de 1933 os horarios sofreram as alterações discriminadas a seguir:

a) TRENS DE PASSAGEIROS

Janeiro 1.º — Os trens P-9 e P-10, do ramal de Canela, passaram a trafegar diariamente, excéto aos domingos, e, no ramal do Casino, passaram a correr os trens S-41, S-42, S-43, S-44, S-46, S-47, S-49, S-50, S-51, S-52, S-53 e S-54.

Março 15 — Deixaram de trafegar, no ramal do Casino, os trens S-41, S-44, S-53 e S-54.

Março 27 — Os trens P-9 e P-10, do ramal de Canela, passaram a correr nos seguintes dias:

P-9 ás segundas, quartas e sextas-feiras.

P-10 ás terças, quintas-feiras e sabados.

Abril 1.º — Passaram a correr, no ramal do Casino, diariamente os trens S-42 e S-49 e aos domingos os trens S-42, S-43, S-50 e S-51.

Maio 6 — Tendo as locomotivas que fazem os trens P-1, P-2, N-1 e N-2 passado a ser abastecidas no hidrante localizado no recinto da estação de Jacuí, os horarios dos referidos trens, a partir de 6 de maio, sofreram alterações, dando maior tempo de parada na referida estação.

Maio 20 — O sr. Engenheiro Inspetor Federal das Estradas concedeu, a titulo precario, uma parada de 1 minuto na estação de Navegantes, para o trem P-3, procedente de Caxias.

Junho 9 — Foi suprimida a parada facultativa de trens de passageiros, no desvio situado no quilometro 295 da linha de Santa Maria a Uruguaiana, por ter sido fechado o referido desvio.

Setembro 1.º — Tendo sido incorporada á Viação Ferrea a estrada de ferro de Uruguaiana a Barra do Quaraim e Uruguaiana a São Borja, foi mandado observar, até nova ordem, os horarios anteriormente em vigôr.

Novembro 21 — O sr. Engenheiro Inspetor Federal das Estradas aprovou os horarios abaixo, para os trens M-45 e M-46, do ramal de Jaguarão, postos em vigôr em 20 de novembro, com aprovação provisoria do sr. Engenheiro Encarregado do 7.º Distrito.

Kms.	ESTAÇÕES		M-45
476	Bazilio	P	12.30
0			
		C	13.07
18	Carvalho de Freitas..................		
		P	13.12
		C	13.49
34	Ayrosa Galvão		
		P	13.57
		C	14.29
51	Visconde de Mauá....................		
		P	14.34
		C	15.15
68	Figueirinha		
		P	15.18
		C	
86	Joaquim Caetano		
		P	15.58
		C	
101	Presidente Barbosa		
		P	16.26
		C	
108,5	Km. 108,5		
		P	16.41
112	Jaguarão	C	16.48

M-45 — Trem mixto. Corre ás segundas, quartas e sextas-feiras. Parte de Basilio, onde está em combinação com os trens P-41 e P-42, procedentes de Bagé e Maritima.

M-46 — Trem mixto. Corre ás segundas, quartas e sex-

tas-feiras. Parte de Jaguarão. Em Bazilio está em combinação com os trens P-41 e P-42, destinados a Maritima e Bagé.

Dezembro 1.º — Passaram a correr no ramal do Casino, diariamente, inclusive aos domingos, os trens S-42, S-43, S-50 e S-51.

Dezembro 15 — Passaram a trafegar no ramal do Casino, diariamente, inclusive aos domingos, os trens S-41, S-42, S-43, S-44, S-46, S-47, S-49, S-50, S-51 e S-52.

b) TRENS DE CARNE

Os horarios dos trens de carne C-1 e C-2 foram alterados varias vezes durante o ano relatado, de conformidade com as conveniencias dos interessados no abastecimento de carne verde a Porto Alegre.

c) TRENS DE GADO E DE CARGA

Em 25 de janeiro começou a trafegar o trem de carga 171, procedente de Caxias para ser aproveitado no transporte de vagões de uva para Porto Alegre.

d) ATRAZOS DE TRENS

Durante o ano de 1933, sobre um total de 10.529 trens de passageiros, houve 1.658 trens atrazados, numa percentagem de 15,7, isto é, igual a de 1932.

O atrazo médio por trem demorado foi de 34,0 minutos, contra 41,4 em 1932.

O atrazo médio geral foi de 5,3, contra 6,5 em 1932.

Num total de 6.287 trens mixtos, houve 734 trens atrazados, dando a percetagem média de 11,7 contra 11,2 em 1932.

O atrazo médio por trem demorado foi de 30,3 contra 46,3 em 1932.

MOVIMENTO

Durante o ano relatado circularam 43.098 trens em serviço remunerado, com o percurso total de 5.220.931 quilometros e o percurso médio de 121,0 quilometros, contra 40.457 trens com o total de 5.022.158 quilometros e com 124,1 quilometros de percurso médio, em 1932.

Houve, assim, em 1933, um aumento de 2.641 trens e de 198.773 quilometros de percurso, tendo decrescido de 3,1 quilometros o percurso médio. Circularam mais 721 trens de

passageiros e mixtos e 2.810 trens de mercadorias e animais e menos 890 trens especiais de passageiros.

Em serviço não remunerado circularam 12.026 trens de serviço com 724.334 quilometros de percurso e uma média de 60,2 quilometros por trem, contra 11.411 trens, com um percurso de 705.952 quilometros e uma média de 61,8 quilometros por trem, em 1932.

Numero médio de veículos por especie de trem

O numero total de veículos em transporte remunerado foi de 502.224, com a média de 11,6 veículos por trem, contra 458.111 e a média de 11,3 veículos por trem em 1932.

A média de vagões por trem de carga foi em 1933 de 14,9 e em 1932 de 15,0, tendo havido, assim, um decrescimo de 0,1 de vagão por trem.

Percentagem entre vagões carregados e vasios

A percentagem de vagões vasios, em relação aos carregados, foi de 39,8, contra 44,4 em 1932, ou seja uma diferença de 4,6 para menos.

Essa percentagem é elevada em virtude do desequilibrio de tonelagem em quasi todas as linhas, obrigando o material a circular vasio.

Percentagem entre o percurso dos vagões carregados e vasios

Em 1933, essa percentagem foi de 37,0, contra 41,7, em 1932.

Percurso total e médio dos carros e vagões

Movimentaram-se, em 1933, 580.467 veículos, com o total de 56.114.220 veículos-quilometro, contra 531.512 e 52.924.418, em 1932.

Houve, assim, diferença, para mais, de 48.955 veículos e de 3.189.802 veículos-quilometro.

Aproveitamento dos trens de carga

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga variou durante o ano entre os limites de 81,4, em maio, e 84,7 em janeiro.

O aproveitamento médio geral foi de 83,3, contra 82,6, em 1932.

A percentagem do aproveitamento não é mais elevada em virtude do grande desequilibrio entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, onde as locomotivas seguem sem aproveitamento, para voltarem lotadas.

O quadro abaixo discrimina os carregamentos, de conformidade com a especie das mercadorias.

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	Anos		Diferenças	
	1933	1932	Mais	Menos
Cereais	4.690	4.582	108	—
Produtos de charqueada	3.805	2.780	1.025	—
Produtos do país	1.840	936	904	—
Outras mercadorias	19.573	18.794	779	—
Madeira	8.967	6.768	2.199	—
Animais	5.004	5.507	—	503
Total dos vagões carregados pelos expedidores	43.879	39.367	5.015	503
Armazens (pequenas expedições)	16.139	14.492	1.647	—
Total retribuido	60.018	53.859	6.662	503

Diferença real para mais: 6.159 vagões.

Os quadros a seguir discriminam, por especie, varias parcelas do quadro anterior:

CEREAIS	Anos		Diferenças	
	1933	1932	Mais	Menos
Milho	809	767	42	—
Feijão	908	818	90	—
Arroz	1.600	1.118	482	—
Trigo	396	754	—	358
Diversos	977	1.125	—	148
Totais	4.690	4.582	614	506

Diferença real para mais: 108 vagões.

PRODUTOS DE CHARQUEDA	Anos		Diferenças	
	1933	1932	Mais	Menos
Ossos	453	297	156	—
Chifres	25	19	6	—
Graxas	542	390	152	—
Cinza	48	19	29	—
Charque	1.777	1.317	460	—
Couros salgados	672	460	212	—
Diversos	288	278	10	—
Totais	3.805	2.780	1.025	—

Diferença real para mais: 1.025 vagões.

PRODUTOS DO PAÍS	Anos		Diferenças	
	1933	1932	Mais	Menos
Lã	1.262	577	685	—
Couros secos	421	243	178	—
Diversos	157	116	41	—
Totais	1.840	936	904	—

Diferença real para mais: 904 vagões.

OUTRAS MERCADORIAS	Anos		Diferenças	
	1933	1932	Mais	Menos
Alfafa	927	779	148	—
Batatas	122	165	—	43
Banha	997	832	165	—
Vinho	1.912	1.693	219	—
Erva mate	109	265	—	156
Fumo	997	531	466	—
Farinha de trigo	484	542	—	58
Farinha de mandioca	939	588	351	—
Laranjas	46	—	46	—
Diversos	13.040	13.399	—	359
Totais	19.573	18.794	1.395	616

Diferença real para mais: 779 vagões.

MADEIRA	Anos		Diferenças	
	1933	1932	Mais	Menos
Bruta	7.605	5.612	1.993	—
Aplainada	373	305	68	—
Para caixas	433	413	20	—
Diversas	556	438	118	—
Totais	8.967	6.768	2.199	—

Diferença real para mais: 2.199 vagões.

INTERCAMBIO DE VAGÕES COM AS ESTRADAS DO NORTE

Das estradas do Norte, (Sorocabana e Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina) durante o ano proximo findo, trafegaram nas nossas linhas 1.399 veículos, que venceram 63:020$, correspondendo a 9.123 estadias e 187 multas, assim distribuidas:

	Veículos	Estadias	Multas	Importancias
São Paulo-Rio Grande..............	814	5.381	92	29:740$000
Paraná	276	2.165	95	11:300$000
Sorocabana	309	1.577	—	21:980$000
Totais	1.399	9.123	187	63:020$000

Em 1932, esses numeros foram de 1.691 veículos, com 10.613 estadias e 240 multas, na importancia total de...... 82:455$000.

Nas linhas do Norte, entraram 692 veículos da Viação Ferrea, que venceram 5.938 estadias e 1.165 multas, na importancia de 52:530$000.

INTERCAMBIO DE VAGÕES COM A JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

O movimento de vagões da Jewish em nossas linhas foi de 108, contra 168 em 1932; venceram 1.113 estadias, na importancia de 5:565$000, contra 1.939 e 9:695$000, em 1932.

Nas linhas da Jewish Colonisation Association trafegaram 7 vagões da Viação Ferrea que venceram 18 estadias na importancia de 90$000.

ado com o ano de 1932

CLASSIFICAÇÃO	DIFERENÇA EM 1933				
	…IS		PARA MENOS		
	…CURSO		Quantidade de trens	PERCURSO	
		Média kms. por trem		Total trens-kms.	Média kms. por trem
1.º) Serviço					
a) Passageiros	9	—	—	—	4,0
b) Mixtos	8	1,6	—	—	—
c) Especiais passageir		—	890	173.388	41,7
d) Gado, vazio		—	—	7.687	25,7
e) Cargas	6	—	—	—	1,3
f) Animais	5	10,6	—	—	—
g) Total retribuido ..	8	—	890	181,075	3,1
2.º Serviço d					
a) Especiais passageir		1,7	68	12.364	—
b) Levantamento e so		—	61	4.432	4,4
c) Baldeação		27,2	12	294	—
d) Taboleiros vazios .		—	109	6.967	10,8
e) Experiencia		—	—	1.857	4,3
f) Carvão		—	—	—	—
g) Lenha		1,7	392	19.986	—
h) Lastros	8	1,3	—	—	—
i) Outros serviços ...	4	0,2	—	—	—
j) Total serviço Estra	2	—	642	45.900	1,6
Total geral	0	—	1.532	226.975	2,6

Demparado com o ano de 1932

CLASS	DIFERENÇA EM 1933			
	PARA MAIS		PARA MENOS	
	Numero de carros	Média de carros por trem	Numero de carros	Média de carros por trem
1				
a) Passageiros	4.839	0,2	—	—
b) Mixtos	4.382	0,5	—	—
c) Especiais passagei	—	—	6.158	0,6
d) Gado, vazios	1.580	4,5	—	—
e) Animais	500	—	—	1,1
f) Cargas	38.970	—	—	0,1
g) Total retribuido .	50.271	0,3	6.158	—
2.°				
a) Especiais passagei	—	—	1.862	4,4
b) Levantamento e s	59	1,2	—	—
c) Baldeação	—	—	63	0,3
d) Taboleiros vazios	—	—	644	1,3
e) Experiencias	—	—	1.589	3,1
f) Carvão	—	—	—	—
g) Lenha	—	0,8	1.075	—
h) Lastros	7.259	0,3	—	—
i) Outros serviços ..	2.757	1,3	—	—
j) Total serviço da 1	10.075	0,1	5.233	—
Total Geral	60.346	0,3	11.391	—

149 a 154

Domparado com o ano de 1932

CLAS DOS CAR	)IFERENÇA EM 1933				
	ıIS		PARA MENOS		
	ƦCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO	
		Média		Total veic.-kms.	Média
a) Carros de 1.ª	98	—	—	—	0,5
b) Carros de 2.ª	83	3,8	—	—	—
c) Carros mixtos		—	—	4.040	18,7
d) Carros bagage	14	2,9	—	—	—
e) Carros dormit	45	—	—	—	2,9
f) Carros restaur	31	14,1	—	—	—
g) Carros de ser	25	—	—	—	14,9
h) Vagões gradea		—	1.164	323.287	21,0
i) Vagões gradea	04	—	—	—	18,3
j) Vagões grade	58	4,9	—	—	—
k) Vagões grade		—	1.360	256.313	5,9
l) Vagões fecha	08	—	—	—	5,8
m) Vagões fecha		—	367	22.626	7,0
n) Vagões plataf	47	—	—	—	0,9
o) Vagões plataf		—	265	28.555	2,9
Total g	23	—	3.156	634.821	2,9

TELEGRAFO

Proseguiram com regularidade os trabalhos de reparação das linhas telegraficas, ficando terminados diversos serviços, constantes do quadro abaixo:

NATUREZA DOS SERVIÇOS	TRECHOS	Extensão em metros	Desenvolvimento em metros
Substituição de postes de madeira por postes de trilhos	Ramal de Jaguarão......	61.000	61.000
Reparação geral das linhas telegraficas......	Barreto a Couto.........	96.000	576.000
Reparação geral das linhas telefonicas.......	Riacho a Pedra Redonda	14.000	14.000
Reparação geral das linhas telegraficas......	Uruguaiana a São Borja	15.000	30.000
Totais	....	186.000	681.000

Foram reparados pela turma telegrafica 186.000 metros de linhas telegraficas e telefonicas, cuja despesa atingiu a 27:963$576, ou sejam, 150$341 por quilometro.

A Viação Ferrea tinha em trafego, em 31 de dezembro de 1933, 10.551kms,615 de linhas telegraficas e telefonicas, dos quais 1.679 quilometros com condutores de cobre, possuia, ainda, 6.541 metros de cabos aereos, subterraneos e submarinos.

Na mesma data, tinha a Viação Ferrea em serviço, 5 aparelhos radio-telegraficos, 282 telegraficos, 228 fonopóricos, 339 telefonicos, 2 citofones e 25 transladações, distribuidos pela rêde.

Aula telegrafica — A aula telegrafica funcionou de janeiro a maio em Santa Maria e de junho em diante em Porto Alegre, para onde foi transferida.

A aula funcionou em Porto Alegre com a frequencia de 11 alunos.

Despesas com a conservação e reparação das linhas telegraficas e telefonicas — Foi executado normalmente o serviço de conservação e reparação das linhas telegraficas e telefonicas, consistindo na substituição de isoladores, travessas, postes, brações de ferro, esticamento de linhas, desmatação, substituição de estais e outros pequenos trabalhos.

A despesa com esses trabalhos importou em 25:541$000, sendo 7:050$700 com "Pessoal" e 18:490$300 com "Material", contra 18:897$700 e 16:671$970, em 1932, respectivamente.

Os vencimentos dos guarda-fios atingiram a quantia de 159:193$900.

Conservação de baterias — Foi dispendida com essa conservação a quantia de 30:899$346 contra 27:311$380 em 1932.

Balanças das estações — Foram fornecidas 18 balanças novas, reparadas no local 114 e substituidas para reparação geral 56.

Relogios das estações e escritorios — Foram fornecidos 4 relogios novos, concertados no local 22 e substituidos para reparações 76.

Bilheterias — Foram fornecidas 43 bilheterias novas e substituidas para reparação 14.

Carimbadores — Foram fornecidos 12 carimbadores novos, concertados no local 2 e substituidos para reparação 11.

Sub-oficinas das secções telegraficas — O quadro abaixo discrimina os trabalhos executados nas sub-oficinas:

DESIGNAÇÃO	Administração	SECÇÕES					Totais
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	
Telegraficos	—	4	23	4	3	5	39
Fonopóricos	—	38	15	2	32	14	101
Telefonicos	163	24	49	27	29	19	311
Sounders	—	4	2	—	9	1	16
Businas	—	52	3	13	22	19	109
Relais	—	11	13	15	30	16	85
Translações	—	7	1	1	3	1	13
Campainbas	115	—	2	7	1	1	126
Bobinas	2	9	1	5	10	8	35
Vibradores	—	9	25	7	2	—	43
Centros telefonicos ..	—	2	1	—	—	—	3
Microfones	—	6	—	—	1	—	7
Quadros anunciadores	5	1	1	—	—	—	7
Aparelhos de chamada	—	—	—	—	—	1	1
Transmissores	—	8	—	—	—	1	9
Fones	—	7	7	—	11	8	33
Manipuladores	—	25	—	—	1	2	28

AUTOMOVEIS DE LINHA

Continuam esses automoveis prestando excelentes serviços na conservação e inspeção das linhas.

Em 1933 percorreram 116.415 quilometros, contra 121.684, em 1932.

As despesas realizadas foram:

Em 1933	42:141$397
Em 1932	51:703$677
Menos em 1933..............	9:562$280

O custo médio por quilometro percorrido foi de $362 contra $425, em 1932.

Lacres de chumbo — Foram fornecidos durante o ano 2.065kgs,500 de lacre e devolvidos 685kgs,950 pelas estações, ou sejam uma percentagem de aproveitamento de 33,21 %, contra a de 27,95 %, em 1932.

OFICINA TELEGRAFICA DE JACUÍ

Durante o ano funcionou com regularidade a oficina telegrafica de Jacuí, que compreende as secções de marcenaria, eletricidade e mecanica, ferraria, fundição e pintura.

Foi dispendida a quantia de 246:634$920 com os diversos serviços de confeção e reparação de material telegrafico e telefonico, balanças, relogios e demais utensilios, conforme discrimina o seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	Mão de obra	Materiais	Total
Administração	27:333$700	—	27:333$700
Força motriz	7:884$100	18:200$435	26:084$535
Eletricidade	16:565$700	3:910$183	20:475$883
Mecanica	19:957$100	18:620$730	38:577$830
Ferraria	6:980$100	3:147$027	10:127$127
Ferramentaria	4:465$900	1:479$689	5:945$589
Funilaria	5:184$000	2:390$980	7:574$980
Fundição	5:184$000	15:339$159	20:523$159
Pintura	9:058$000	3:804$402	12:862$402
Marcenaria	43:991$100	22:170$615	66:161$715
Instaladores	10:968$000	—	10:968$000
Totais de 1933...	157:571$700	89:063$220	246:634$920
Totais de 1932...	165:505$750	65:601$556	231:107$306
Diferença para ±	— 7:934$050	+ 23:461$664	+ 15:527$614

Defeitos
Duração

Pelo
minutos,
feitos e
A m
em 1932,

163 a 164

Avarias e interrupções devidas aos aparelhos, linhas e estado atmosférico

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					Totais		Diferenças		Media de duração dos defeitos	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1933	1932	Mais	Menos	1933	1932
Defeitos de linhas e aparelhos.	135	166	117	159	[illegible]	651	841	—	190	—	—
Duração em horas e minutos .	471.11	624.55	739.10	1.022.08	[illegible]	3.211.14	4.864.20	—	1.653.06	4.56	5.47

Pelo quadro acima verifica-se que houve, em 1933, 651 defeitos, com a duração total de 3.211 horas e quatorze minutos, contra 841 defeitos com 4.864 horas e vinte minutos, em 1932, ou seja uma diferença, para menos de 190 defeitos e 1.653 horas e seis minutos.

A média de duração dos defeitos foi de 4 horas e 56 minutos em 1933, e de 5 horas e quarenta e sete minutos, em 1932, isto é, menos 51 minutos.

Pc
Sa
Ba
Ri
Pa

e re
pal
165

=

S
G
G
S

207

169

Trafego telegrafico

DESIGNAÇÃO	1933		1932		DIFERENÇA ±	
	Telegramas	Palavras	Telegramas	Palavras	Telegramas	Palavras
Serviço particular	70.669	994.[illegible]	62.524	854.952	+ 8.145	+ 140.308
Governos estaduais, municipais e empresas	9.405	366.[illegible]3	2.410	107.315	+ 6.995	+ 257.978
Governo Federal	977	[illegible]	9.103	386.102	— 8.126	343.372
Serviço da Viação Ferrea	1.687.076	67.198.262	1.479.411	61.648.393	+ 207.665	+ 5.549.869
Totais	1.768.127	68.600.845	1.553.748	62.996.062	+ 214.379	+ 5.604.783

Constata-se, pelo quadro acima, um acrescimo de 6.714 telegramas e 54.914 palavras no serviço remunerado e de 207.665 telegramas e 5.549.869 palavras no serviço da Viação Ferrea

IV PARTE

3.ª DIVISÃO (LOCOMOÇÃO)

OFICINAS E TRAÇÃO

LOCOMOÇÃO

3.ª DIVISÃO

DESPESAS

A despesa total da 3.ª Divisão (Locomoção), em 1933, atingiu a 28.864:676$250, sendo de 9.906:030$200 a de pessoal e de 18.958:646$050 a de material e combustiveis.

Tendo sido de 27.373:734$020 a despesa total de 1932 (sendo de 9.833:974$500 a de pessoal e de 17.539:759$520 a de material e combustiveis), houve, no exercicio de 1933, um acrescimo de 1.490:942$230 sobre o ano anterior, conforme se discrimina abaixo:

Pessoal:

Em 1933	9.906:030$200
Em 1932	9.833:974$500
Diferença para mais...............	72:055$700

Material e combustiveis:

Em 1933	18.958:646$050
Em 1932	17.539:759$520
Diferença para mais...............	1.418:886$530

As cifras acima representam a despesa de custeio na 3.ª Divisão, desdobrada em pessoal, material e combustiveis.

Não figuram nessas cifras as importancias correspondentes ás gratificações pagas ao pessoal da 3.ª Divisão em 1932 e 1933, que atingiram a 510:709$400 e 512:831$400, respectivamente.

As despesas da 3.ª Divisão em 1932 e 1933, acrescidas das gratificações relativas a esses anos, atingiram a....... 27.884:443$420 e 29.377:507$650, respectivamente, conforme se constata no seguinte quadro:

ANOS	Pessoal	Material e combustiveis	Total	Gratificação	Total incluida a gratificação
Em 1933	9.906:030$200	18.958:646$050	28.864:676$250	512:831$400	29.377:507$650
Em 1932	9.833:974$500	17.539:759$520	27.373:734$020	510:709$400	27.884:443$420
Diferença	+ 72:055$700	+ 1.418:886$530	+ 1.490:942$230	+ 2:122$000	+ 1.493:064$230

O acrescimo na verba "pessoal" provém do aumento do número de empregados nos diversos serviços, imposto como medida de imprescindivel necessidade, em virtude do maior trafego e desenvolvimento de alguns trabalhos que se verificaram em 1933.

Assim, enquanto em 31 de dezembro de 1932 o efetivo do pessoal era de 3.022 empregados, em 31 de dezembro de 1933 o total de empregados eleva-se a 3.277, ou sejam mais 255 empregados em 1933, nos quais estão incluidos 79 que passaram a figurar do quadro do pessoal desta Divisão, a partir de 1.° de setembro desse ano, com a incorporação da Estrada de Ferro Quaraim-Itaquí e Itaquí-São Borja (antiga Brasil Great Southern) á Viação Ferrea, bem como está incluido nesse número todo o pessoal que atende os trabalhos por conta do Fundo de Melhoramentos.

A importancia das folhas de vencimentos do pessoal da 3.ª Divisão atingiu, em 1933, a 12.378:936$900, dos quais 76,94 % foram debitados á mesma 3.ª Divisão e 23,06 ás demais divisões e outros, como se pode verificar do quadro seguinte:

Administração Central e 1.ª Divisão	27:043$000	ou	0,22 %
2.ª Divisão	275:347$600	ou	2,22 %
3.ª Divisão	9.525:016$900	ou	76,94 %
4.ª Divisão	282:759$700	ou	2,28 %
Almoxarifado	859:416$500	ou	6,94 %
Despesas gerais de oficinas	831:079$400	ou	6,71 %
Melhoramentos	458:494$500	ou	3,71 %
Contas a receber	72:492$200	ou	0,59 %
Estrada de Ferro do Riacho	47:287$100	ou	0,39 %
Total	12.378:936$900	ou	100,00 %

A verba de "Material e Combustivel" elevou-se de...... 1.418:886$530, sendo 1.248:355$024 devido ao maior consumo de combustiveis, motivado pelo maior trafego do que o ano anterior, e 170:531$506 devido ao maior consumo de materiais ou ao preço mais elevado deste.

O trabalho foi feito com a maior economia, pois o consumo por tonelada-quilometro transportada foi o mais baixo verificado nos ultimos 12 anos, conforme se constata pelos dados abaixo:

ANOS	Consumo de combustiveis por tonelada-quilometro-transp.	
	Bruta	Liquida
	Kg	Kg
1922	0,126	0,316
1923	0,128	0,333
1924	0,125	0,309
1925	0,127	0,315
1926	0,143	0,327
1927	0,125	0,294
1928	0,126	0,291
1929	0,123	0,276
1930	0,117	0,276
1931	0,109	0,260
1932	0,106	0,250
1933	0,102	0.288

A média mensal do consumo de combustiveis dos anos de 1922 a 1932 foi de 0,123 quilos por tonelada-quilometro-bruta e de 0,295 quilos por tonelada-quilometro-liquida.

Houve, portanto, em 1933, uma economia de 0,021 quilos ou de 17,0 % por tonelada-quilometro-bruta e de 0,007 ou 2,5 % por tonelada-quilometro-liquida, sobre o consumo médio nos últimos 11 anos.

Esses resultados põem em evidencia os beneficios da racionalização dos serviços da Viação Ferrea, tais como a introdução de locomotivas de maior esforço de tração e veículos de maior capacidade, melhores condições do material rodante e de tração em serviço, melhoramentos nos traçados das linhas e outros.

O consumo de materiais e combustiveis em 1933, comparado com o consumo do ano anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1933	Em 1932	Diferença em 1933
Materiais diversos ...	5.293:300$911	5.122:769$405	+ 170:531$506
Combustiveis	13.665:345$139	12.416:990$115	+ 1.248:355$024
Total	18.958:646$050	17.539:759$520	+ 1.418:886$530

A verba **combustiveis** compreende as seguintes parcelas:

	1933	1932
Combustiveis para trens remunerados	12.660:943$098	11.359:697$660
Combustiveis para oficinas, depositos e postos de visita................	762:359$408	792:025$161
Combustiveis para instalações hidraulicas	242:042$633	265:267$294
Total	13.665:345$139	12.416:990$115

Com o abastecimento de combustiveis nos tenderes gastou-se, na 3.ª Divisão, com o pessoal, em 1933, a importancia de 255:682$600. Essa despesa, correspondente ao serviço de trens remunerados, está incluida na verba de pessoal, já indicada.

Em 1932 foi debitada á 3.ª Divisão, para esse serviço, a importanca de 238:783$300.

Comparando-se a despesa total da 3.ª Divisão em 1933 com a de 1931, constata-se, em 1933, um decrescimo de.... 2.534:881$200, conforme, a seguir, se expõe:

Na despesa de pessoal verificou-se:

Pessoal.....	1933........................	9.906:030$200
	1931........................	10.603:111$620
Diferença para menos em 1933............		697:081$420

Na despesa de 1933 acima indicada não está incluida a importancia de 512:831$400, relativa á gratificação paga ao pessoal.

Na despesa com o material, nos anos de 1933 e 1931 constatou-se:

DESIGNAÇÃO	Em 1933	Em 1931	Diferença em 1933
Materiais diversos ...	5.293:300$911	5.295:798$256	— 2:497$345
Combustiveis	13.665:345$139	15.500:647$574	— 1.835:302$435
Total	18.958:646$050	20.796:445$830	— 1.837:799$780

Segue-se que a redução de despesa em 1933 sobre 1931 foi de 2.534:881$200 (697:081$420 + 1.837:799$780).

Resumindo e fazendo as mesmas comparações com as despesas de 1930, 1931 e 1932:

DESIGNAÇÃO	DIFERENÇAS EM		
	1933 sobre 1932	1933 sobre 1931	1933 sobre 1930
Pessoal	+ 72:055$700	— 697:081$420	— 1.444:889$700
Materiais diversos ...	+ 170:531$506	— 2:497$345	— 752:561$653
Combustiveis	+ 1.248:355$024	— 1.835:302$435	— 856:305$347
Total	+ 1.490:942$230	— 2.534:881$200	— 3.053:756$700

Despesa com os combustiveis consumidos em todas as Divisões da Viação Ferrea e coeficiente em relação

á receita da Viação Ferrea

DESIGNAÇÃO	Ano de 1933	Ano de 1932
Despesas com os combustiveis.......	15.370:663$848	14.685:056$663
Receita da Viação Ferrea............	69.044:248$310	61.234:727$150
Coeficiente	22,26 %	23,98 %

á despesa total da Viação Ferrea

Despesas com os combustiveis.......	15.370:663$848	14.685:056$663
Despesa total da Viação Ferrea....	63.026:922$260	61.062:288$580
Coeficiente	24,38 %	24,04 %

Comparando-se a verba de combustiveis da 3.ª Divisão, nos trens remunerados, inclusive a importancia gasta com o pessoal para abastecimento dos tenderes, verifica-se, a seguir, o coeficiente em relação á despesa total da referida Divisão:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1933	Ano de 1932
Despesas com os combustiveis da 3.ª Divisão	13.921:027$739	11.598:134$960
Despesa da 3.ª Divisão..............	28.864:676$250	27.373:734$020
Coeficiente	48,22 %	42,36 %

Despesa com os combustiveis consumidos em todos os trens, remunerados ou não, e coeficiente em relação

á receita da Viação Ferrea

DESIGNAÇÃO	Ano de 1933	Ano de 1932
Despesas com os combustiveis.......	14.207:536$923	13.451:670$703
Receita da Viação Ferrea...........	69.044:248$310	61.234:727$150
Coeficiente	20,57 %	21,96 %

á despesa total da Viação Ferrea

Despesas com os combustiveis.......	14.207:536$923	13.451:670$703
Despesa total da Viação Ferrea....	63.026:922$260	61.062:288$580
Coeficiente	22,54 %	22,02 %

á despesa da 3.ª Divisão

Despesas com os combustiveis.......	14.207:536$923	13.451:670$703
Despesa da 3.ª Divisão..............	28.864:676$250	27.373:734$020
Coeficiente	49,22 %	49,14 %

A despesa com combustiveis consumidos no serviço de trens, que atingiu, em 1931, á percentagem de 27,13 % sobre o total da receita da Viação Ferrea, desceu, em 1932, para 21,96 %, e, em 1933, para 20,57 %.

Isso se deve ao menor consumo e ao menor preço unitario dos combustiveis.

LOCOMOTIVAS

Existencia

A 31 de dezembro de 1933, existiam 297 locomotivas, assim discriminadas, por tipo:

Double-Ender	22
American	16
Mogul	77
Consolidation	51
Ten-Wheel	27
Mikado	35
Mallet (compound)	17
Mallet (simplex)	12
Pacific	5
Mountain	25
Garratt	10
Total	297

Nesse total não está incluida a locomotiva n.° 41-P. R. G., Consolidation, pertencente ao porto e barra do Rio Grande e cedida, por emprestimo, ha varios anos, á Viação Ferrea.

Em 31 de dezembro de 1932 existiam 283 locomotivas.

As 14 locomotivas que figuram a mais em 1933, foram recebidas da Estrada de Ferro Quaraim-Itaquí-São Borja (antiga Brasil Great Southern), incorporada á Viação Ferrea em 1.° de setembro desse ano.

São essas locomotivas dos seguintes tipos:

Double-Ender, classificação White 0-4-0	2	
Double-Ender, classificação White 4-4-0	6	
Double-Ender, classificação White 4-6-2	2	10
Ten-Wheel, classificação White 4-6-0		3
Pacific, classificação White 4-6-2		1
Total		14

Situação

Em 31 de dezembro de 1933, era a seguinte a situação geral das locomotivas:

Em serviço:

Em bom estado............	132	
Em regular estado..........	87	
Em mau estado.............	21	240

Nos depositos:

Imobilizadas devido á redução do trafego:

Em bom estado.............	9	
Em regular estado..........	3	
Em mau estado.............	—	
	12	
Em reparação intermediaria.	1	
Aguardando reparação	11	24

Nas oficinas:

Em reparação	33	
Aguardando reparação	—	33
		297

As 240 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1933, estavam assim distribuidas:

em trens de passageiros......	46	
em trens mixtos.............	14	
em trens de carga...........	86	
em trens de lastro...........	39	
em trens de lenha...........	9	
em trens de carvão..........	3	
em manobra	29	
em reserva	14	240

A sua distribuição pelos depositos era a seguinte:

1.ª Secção:

Deposito de Gravataí........	30	
Deposito de Montenegro.....	10	
Deposito de Taquara.........	7	
Deposito de Garibaldi.......	1	48

2.ª Secção:

Deposito de Santa Maria....	46	
Deposito de Couto...........	12	
Deposito de Cruz Alta.......	19	77

3.ª Secção:

Deposito de Cacequí.........	31	
Deposito de Alegrete........	6	
Deposito de Uruguaiana.....	11	
Deposito de Santana.........	2	50

4.ª Secção:

Deposito de Bagé...........	13	
Deposito de Ivo Ribeiro.....	17	
Deposito de Rio Grande......	14	44

5.ª Secção

Deposito de Passo Fundo....	20	
Deposito de Marcelino Ramos	1	21
		240

O número de locomotivas em serviço, em comparação com os anos anteriores, é o seguinte:

1920	150
1921	171
1922	197
1923	199
1924	193
1925	231
1926	230
1927	238
1928	236
1929	241
1930	236
1931	219
1932	221
1933	240

Muito embora o trafego em 1933 tenha sido mais intenso do que fôra no ano anterior, continuaram imobilizadas, devido

á redução dos transportes e variações de escala, 12 locomotivas, as quais não estão incluidas no total de 240 em serviço, acima indicado.

Melhoramentos e modificações introduzidas nas locomotivas. Sistema de lubrificação de locomotivas Garratt

Tendo-se constatado, depois de demoradas observações, que os lubrificadores mecanicos "Friedmann", com que vieram dotadas as 10 locomotivas Garratt, não ofereciam a necessaria garantia para o serviço dessas locomotivas, providenciou-se a substituição dos lubrificadores mecanicos por lubrificadores hidrostaticos "Detroit" em uso nas demais locomotivas da Viação Ferrea.

Primeiramente foi instalado um lubrificador "Detroit" de 4 alimentadores na locomotiva Garratt n.º 909, com o qual se obteve excelente resultado.

Juntamente com os lubrificadores hidrostaticos, estão sendo instalados "transfer-fillers" com a capacidade para 3 litros de oleo aproximadamente, os quais teem por fim fornecer oleo ao lubrificador, automaticamente, evitando-se assim a interrupção da lubrificação quando a locomotiva em marcha, o que sempre é prejudicial aos cilindros.

Modificações nos velocimentros das locomotivas Garratt

Nos velocimetros das locomotivas Garratt foram levadas a efeito algumas modificações que vieram dar a necessaria eficiencia a tais aparelhos.

Essas modificações, que foram idealizadas e executadas por um operario ajustador do Deposito de Santa Maria, consistiram na fixação da caixa de engrenagens, na colocação de uma manivela no eixo do velocimetro e no encurtamento da manivela fixada no pino da roda.

Tratam-se de modificações que deram ótimos resultados e que, por isso, merecem detaque.

Modificação do areeiro das locomotivas Garratt

As Oficinas de Santa Maria projetaram e instalaram em uma locomotiva Garratt, a titulo de experiencia, um areeiro a vapor, construido nas mesmas oficinas.

Tendo-se constatado o perfeito funcionamento e eficiencia desse areeiro, foram instalados, posteriormente, em mais 3 locomotivas do mesmo tipo.

Em 1934 serão dotadas de areeiros a vapor as 6 loco-

motivas Garratt restantes, assim como todas as locomotivas do tipo Mallet.

Modificação do cinzeiro da locomotiva Mallet Henschel n. 628

De acôrdo com o projeto elaborado pelo chefe das Oficinas de Rio Grande, foi modificado, a titulo de experiencias, nas mesmas Oficinas, o cinzeiro da locomotiva Mallet Henschel n.º 628, que consistia na sua ampliação.

Dessa forma foi possivel dotar de grelhas os dois cantos dianteiros da fornalha, que se achavam isolados com pedra refrataria, aumentando-se, assim, com vantagem, a superficie total das grelhas de $0{,}62^{m2}$.

Em vista dos bons resultados praticos obtidos, esta modificação será estendida ás demais locomotivas da série 621 a 630.

Modificações diversas em locomotivas

Pelas oficinas de Santa Maria foram introduzidas algumas modificações na locomotiva Consolidation Borsig n.º 306, que merecem destaque.

Essas modificações consistiram na completa remodelação do movimento de distribuição e nos estropos.

A valvula de distribuição dessa locomotiva, que era do tipo gaveta, foi substituida por valvula tipo pistão, sendo o cilindro e valvula fundidos e preparados nas proprias oficinas.

No estrado do tender foram colocadas longarinas intermediarias, tornando-o mais resistente, sendo o gradil substituido por abas inteiriças adotadas como standar.

Além dessas modificações, outras, de menor monta, foram introduzidas nessa locomotiva.

Nas locomotivas ns. 43 e 711, que possuiam, respectivamente, os ns. 8 e 14 na Estrada de Ferro Quaraim-Itaqui e Itaquí-São Borja, (antiga Brasil Great Southern) tipos Double-Ender e Pacific, foram substituidas as grelhas, que eram fixas, por grelhas moveis, adaptaveis para a utilização do carvão nacional.

Os pinos das rodas e as bracerias dessas locomotivas foram modificados para os tipos em uso nas demais locomotivas da Viação Ferrea, tendo sido substituida a bomba de alimentação por injetores "Sellers".

Inumeras modificações de menor vulto foram introduzidas, tambem, nessas locomotivas e em diversas outras.

Alterações de bitolas em locomotivas do Batalhão Ferro-viario

De acôrdo com a requisição feita pelo comandante do 1.º Batalhão Ferro-viario, as oficinas de Rio Grande iniciaram, durante o ano de 1933, a alteração de bitola de 3 locomotivas pertencentes áquele Batalhão de 0,60 metros para 1,00 metros.

Essas locomotivas possuiam os ns. 1, 2 e 4, pesando as duas primeiras cerca de 40 toneladas cada uma e a última cerca de 20 toneladas, que tomarão, respectivamente, ás seguintes dimensões:

Locomotiva n.º 1........	Jaguarí n.º 6
Locomotiva n.º 2........	São Borja n.º 7
Locomotiva n.º 4........	General Wanderlei n.º 8

Essas locomotivas darão saída, com a bitola devidamente alterada, nos primeiros meses de 1934.

Percurso de locomotivas

O percurso total das locomotivas, durante o ano de 1933, foi de 10.150.911,4 quilometros, tendo havido, portanto, um acrescimo de 476.502,5 quilometros sobre o percurso do ano anterior, que foi de 9.683.408,9 quilometros.

Esse acrescimo deve-se á intensificação dos transportes e, em parte, á incorporação das Estradas de Ferro de Quaraim-Itaquí e Itaquí-São Borja.

No percurso acima está incluido o percurso efetuado pelas locomotivas Garratt que, em 1933, atingiu a 472.728,4 quilometros, ou sejam mais 422,4 quilometros que no ano anterior.

T R

	9	1930	1931	1932	1933
	k	k	k	k	k
Passageiros	132,9	1.807.051,2	1.827.941,3	1.874.698,0	1.941.710,5
Especiais de	736,1	180.460,4	19.187,7	218.134,4	43.462,1
Mixtos	991,4	320.910,4	320.894,8	355.728,6	388.584,2
Cargas	716,4	2.948.007,2	2.843.474,0	2.502.604,1	3.026.020,8
Animais ...	962,7	168.536,4	132.866,2	83.672,6	110.381,0
Inspeção ..	910,5	88.014,0	75.715,7	73.336,8	63.732,9
Lastro	621,7	379.262,6	423.227,3	486.871,8	313.689,6
Transporte d	187,5	293.224,6	275.356,8	213.811,5	188.902,5
Socorro	230,7	18.720,9	9.981,0	20.602,7	14.522,7
Dupla traçã	967,4	175.344,6	173.873,5	141.458,6	176.974,6
Escoteiras .	151,7	225.079,2	180.720,1	186.227,3	159.421,6
Manobras ..	865,9	3.184.060,3	3.174.781,4	3.072.281,6	3.281.146,5
Sob pressão	800,5	481.278,1	432.905,4	453.980,9	451.362,4
Totais	275,4	10.269.949,9	9.890.925,2	9.683.408,9	10.159.911,4

189 a 194

Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas, em comparação com o ano anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1932	1933
Número médio mensal de locomotivas em serviço, excetuando-se as locomotivas imobilizadas	223	233
Percurso que efetuaram..................	9.683.408,9	10.159.911,4
Percurso médio mensal..................	806.950,7	846.659,3
Percurso médio anual de uma locomotiva..	43.423,3	43.604,7
Percurso médio mensal de uma locomotiva	3.618,6	3.633,7
Percurso médio diario de uma locomotiva	120,6	121,1

Locomotivas que, no ano de 1933

N.° da locomotiva	Quilometros	N.° da locomotiva	Quilom
7	86.174,2	181	134.59
31	78.737,8	182	104.61
41	73.683,7	183	99.62
46	97.442,8	191	88.20
47	83.935,6	201	68.39
53	126.038,6	202	87.43
62	62.339,8	212	59.61
65	85.214,7	213	70.77
66	52.759,1	214	81.32
83	61.512,4	215	54.78
84	59.817,7	216	59.47
85	75.155,8	218	50.64
89	53.577,1	219	58.01
90	63.911,2	220	72.20
101	90.329,4	221	63.73
105	50.895,0	222	109.42
111	92.143,9	223	55.85
112	81.452,2	226	60.36
113	76.272,0	231	54.07
115	58.439,2	235	53.62
116	80.329,4	237	55.34
124	166.586,7	238	61.84
125	109.064,1	239	77.1
126	95.477,2	240	65.5
127	52.492,2	241	94.1
128	66.062,3	244	50.8
129	70.389,9	245	102.0
130	70.437,1	246	64.0
141	122.194,3	247	54.2
143	53.603,6	249	69.9
144	69.801,7	250	52.1
145	85.955,2	251	54.3
151	147.981,6	252	72.8
155	97.866,1	301	78.3
156	55.630,9	302	72.0
157	87.662,2	305	90.3
159	50.586,1	306	57.0
160	69.710,2	307	56.8
163	101.724,2	308	51.0
171	93.543,2	312	55.1
172	93.413,7	313	63.9
173	145.046,3	317	54.5

Reparação de locomotivas

Durante o ano de 1933, foram reparadas 123 locomotivas, sendo:

OFICINAS	Quantidade	Despesa	Custo médio
Santa Maria	62	1.753:177$150	28:277$050
Rio Grande	61	1.706:784$740	27:980$077
Total	123	3.459:961$890	28:129$771

O comparativo das despesas de reparação de locomotivas, nos últimos cinco anos, é a seguinte:

ANOS	Importancia	Média	Quantidade	Média mensal
1929...........	3.977:801$630	25:498$728	156	13,00
1930...........	4.214:049$860	25:233$831	167	13,91
1931...........	3.797:193$120	25:484$517	149	12,41
1932...........	3.597:996$550	28:109$348	128	10,66
1933...........	3.459:961$890	28:129$711	123	10,25
Total	19.047:003$050	132:456$135	723	60,23
Média mensal.	3.809:400$600	26:491$227	144,6	12,04

A percentagem de locomotivas reparadas pelas oficinas, sobre o número de unidades existentes, nos últimos cinco anos, é a seguinte:

ANOS	Existencia aproveitavel	Reparadas durante o ano	Percentagens das locs. reparadas sobre o total	Reparadas por mês (média)	EM SERVIÇO		Esperando reparação
					Em mau estado	Percentagem em mau estado	
1929	273	156	57,14	13,00	31	11,35	—
1930	273	167	61,17	13,91	22	8,06	—
1931	283	149	52,65	12,41	30	10,60	—
1932	283	128	45,22	10,66	9	3,18	—
1933	297	123	41,41	10,25	21	7,07	—

Carvoeira do Deposito de Cacequí — Vista geral dos dois grupos de silos, vendo-se no primeiro grupo, uma locomotiva se abastecendo de carvão nacional, bem como o guindaste de fornecimento aos silos

Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas, durante o ano de 1933, foi de 1.808:214$100, contra 1.641:466$290 no ano de 1932, ou sejam mais 166:747$810.

A conservação das locomotivas foi procedida, com regularidade, pelos depositos existentes.

As avarias de locomotivas, ocorridas nos últimos cinco anos, são representadas pelos seguintes números:

505 em 1929, equivalente a uma média mensal de 42,08 avarias;
434 em 1930, equivalente a uma média mensal de 36,16 avarias;
376 em 1931, equivalente a uma média mensal de 31,33 avarias;
368 em 1932, equivalente a uma média mensal de 30,66 avarias;
318 em 1933, equivalente a uma média mensal de 26,50 avarias.

Percurso das locomotivas e veículos

O quadro que segue é um comparativo do percurso das locomotivas e veículos, em cada mês e os totais dos últimos cinco anos:

MESES	Locomotivas	Veículos	R. Percurso-veículo / Percurso-locomotiva
Janeiro	855.867,2	4.782.659	5,588
Fevereiro	816.702,4	4.728.677	5,789
Março	901.660,1	5.142.483	5,703
Abril	813.135,5	4.749.319	5,840
Maio	840.091,3	4.707.027	5,602
Junho	820.814,0	4.586.295	5,587
Julho	832.524,2	4.516.725	5,425
Agosto	819.136,2	4.320.652	5,274
Setembro	810.870,5	4.234.605	5,222
Outubro	859.786,3	4.583.533	5,331
Novembro	867.643,4	4.667.919	5,379
Dezembro	921.779,3	5.094.426	5,526
Totais em 1933......	10.159.911,4	56.114.320	5,523
Totais em 1932......	9.683.408,9	52.924.418	5,465
Totais em 1931......	9.890.925,2	54.396.864	6,499
Totais em 1930......	10.269.949,9	56.375.833	5,489
Totais em 1929......	10.562.275,4	58.624.620	5,550

CARROS

Existencia:

Em 31 de dezembro de 1933 existiam 303 carros, discriminados da seguinte forma:

Carros para o serviço do público:

1.ª classe	89	
1.ª classe, com bufête	19	108
2.ª classe		67
Mixto (1.ª e 2.ª classe)	1	
Mixto (2.ª classe e bagagem)	1	2
Correio-bagagem		56
Auxiliar-correio		2
Dormitorios		16
Restaurantes		12
Reservados		3
Transp. de doentes e cadáveres		1
Transporte de cadáveres		1
		268

Carros para o serviço interno da Viação Ferrea:

Reservados	1	
Administração	5	
Inspeção	22	
Auxiliares de inspeção da Diretoria	2	
Pagadores	5	35
Total geral		303

Situação:

Dos 303 carros existentes em 31 dezembro de 1933, estavam á disposição do trafego 279 e achavam-se imobilizados 24, assim discriminados:

No serviço de passageiros:

Em bom estado.............	202	
Em regular estado..........	29	
Em mau estado.............	15	246

No serviço da Viação Ferrea:

Em bom estado.............	26	
Em regular estado..........	1	
Em mau estado.............	6	33

Resumo geral em trafego:

Em bom estado.............	228	
Em regular estado..........	30	
Em mau estado.............	21	279

Imobilizados:

Em reparação	24	
Aguardando reparação	0	
Aguardando exclusão do inventario, já solicitada.....	0	24
		303

D E	1932		1933	
	Número de carros	Percentagem	Número de carros	Percentagem
a) Em bom estad	238	80,95	228	75,25
b) Em regular es	23	7,80	30	9,90
c) Em mau estad	14	4,78	21	6,93
1) Total em	275	93,53	279	92,08
a) Em reparação	19	6,47	24	7,92
b) Em montagem	—	—	—	—
c) Aguardando rep	—	—	—	—
d) Aguardando mo	—	—	—	—
2) Total dos	19	6,47	24	7,92
1 + 2 — No s	294	100,00	303	100,00
f) Aguardando rec	—	—	—	—
g) Aguardando bai	5	1,67	—	—
h) Aguardando bai	—	—	—	—
i) Imprestaveis ..	—	—	—	—
3) Total dos	5	1,67	—	—
Total geral (1	299	—	303	—

207 a 212

Incorporação de material rodante

Com a encampação da Estrada de Ferro Quaraim-Itaquí e Itaquí-São Borja (antiga Brasil Great Southern), foram incorporados á Viação Ferrea, a 1.° de setembro de 1933, os seguintes carros que pertenciam áquela Estrada:

3 carros de 1.ª classe, de ns. 1, 2 e 3, que tomaram os ns. 475, 476 e 477;

3 carros de 2.ª classe, de ns. 1, 2 e 3, que tomaram os ns. 322, 323 e 324;

3 carros de bagagem, de ns. 1, 2 e E-1, que tomarão os ns. 122, 234 e 235, sendo que o primeiro será adaptado em carro de inspeção, destinado ao serviço interno da Viação Ferrea; e

1 carro de administração de n.° 1, que foi adaptado em carro de inspeção e tomou o n.° 158.

Reparação de carros

Durante o ano de 1933 saíram das oficinas, reparados ou recontruidos, 113 carros, sendo:

OFICINAS	Quantidade	Despesa	Custo médio
Santa Maria	56	817:870$000	14:604$821
Rio Grande	57	574:604$300	10:080$777
Totais	113	1.392:474$300	12:322$781

O comparativo da despesa de reparação de carros, nos últimos cinco anos, é a seguinte:

ANOS	Importancia	Custo médio	Quantidade	Média mensal
1929	1.368:211$130	10:966$511	143	11,91
1930	1.888:554$600	11:877$701	159	13,25
1931	1.663:221$880	11:880$156	140	11,66
1932	1.620:961$770	12:561$598	129	10,75
1933	1.392:474$300	12:322$781	113	9,41
Total	7.933:423$680	59:608$747	684	56,98
Média anual	1.586:684$736	11:921$749	136,8	11,39

Na quantia de 1.392:474$300 estão incluidos 374:445$700, dispendidos com a reconstrução de diversos carros, cujas despesas serão, oportunamente, estornadas para a conta do "Fundo de Melhoramentos".

Conservação de carros

A despesa com a conservação dos carros, em 1933, atingiu á soma de 737:576$360, contra 613:431$150 em 1932, ou sejam mais 124:145$210.

Transformações

Durante o ano de 1933 foram transformados quatro carros, assim discriminados:

N.º anterior	CLASSE ANTERIOR	N.º atual	CLASSE ATUAL
547	1.ª classe	168	Restaurante
3010	Correio-bagagem	3010	Auxiliar inspeção da Diretoria
3036	Correio-bagagem	3036	Transporte de mercadorias
123	Serviço da Caixa de Aposentadorias e Pensões	123	Inspeção

Baixa do inventario

No ano de 1933, deram baixa do inventario os seguintes carros: 1.ª classe n.º 452; os de ns. 350, 365 e 375, de 2.ª classe, e o de inspeção n.º 494, os quais, em 1932, aguardavam autorização da Inspetoria Federal das Estradas.

Vestibulos e foles de intercomunicação

Durante o ano de 1933, foram dotados de foles de intercomunicação, pelas Oficinas de Rio Grande, o carro correio-bagagem n.º 237 e, pelas Oficinas de Santa Maria, os de ns. 357 e 547, de 2.ª e 1.ª classe, respectivamente.

Com os vestibulos e foles de intercomunicação instalados nos carros anteriormente, resulta a situação atual seguinte:

ESPECIE DE CARROS	Dotados pela Viação Ferrea	Adquiridos com vestibulos e foles	Total
1.ª classe	11	24	35
1.ª classe com bufête	3	15	18
2.ª classe	22	3	25
Dormitorios	11	5	16
Restaurantes	8	4	12
Correio-bagagem	23	6	29
Total	78	57	135

Auto-trilho White

Destinado ao transporte de passageiros da Estrada de Ferro do Riacho, que passou a ser administrada pela Viação Ferrea a partir de 1.º de agosto de 1933, foi adquirido da Companhia Carris Porto-Alegrense um onibus de marca "White".

Como, porém, esse onibus era empregado no transporte em estradas de rodagem, tornou-se necessario modificá-lo com o fim de adaptá-lo ao trafego sobre trilhos, tendo sido as Oficinas de Santa Maria incumbidas da modificação.

Diversas alterações foram introduzidas não só na caixa como no estrado e rodados do onibus, salientando-se a substituição do eixo dianteiro, de duas rodas, por um truque de 4 rodas, convindo notar que os eixos originais tiveram de ser devidamente encurtados para que o carro ficasse com a bitola de um metro.

Todos os trabalhos foram executados com perfeição, achando-se o auto-trilho White em trafego com resultados satisfatorios.

VAGÕES

Existencia:

Em 31 de dezembro de 1933 existiam 3.089 vagões, cuja discriminação segue abaixo, em comparação com a do ano anterior:

Vagões para o serviço do público e para o serviço interno da Viação Ferrea:

	1933		1932	
Plataformas de 5 toneladas e 2 eixos	46		44	
Plataformas de 10 toneladas e 2 eixos	13		13	
Plataformas de 8 toneladas e 4 eixos	20		21	
Plataformas de 10 toneladas e 4 eixos	104		94	
Plataformas de 13 toneladas e 4 eixos	221		225	
Plataformas de 14 toneladas e 4 eixos	8		8	
Plataformas de 16 toneladas e 4 eixos	216		245	
Plataformas de 20 toneladas e 4 eixos	25		25	
Plataformas de 24 toneladas e 4 eixos	323		356	
Plataformas de 25 toneladas e 4 eixos	53		59	
Plataformas de 28 toneladas e 4 eixos	412	1441	398	1488

	1933		1932	
Fechados de 10 toneladas...........	55		60	
Fechados de 12 toneladas...........	58		61	
Fechados de 13 toneladas...........	48		53	
Fechados de 16 toneladas...........	142		134	
Fechados de 20 toneladas...........	55		55	
Fechados de 24 toneladas...........	327		334	
Fechados de 28 toneladas...........	432	1117	388	1085
Gradeados de 10 toneladas..........	1		—	
Gradeados de 13 toneladas..........	12		12	
Gradeados de 16 toneladas..........	18		22	
Gradeados de 20 toneladas..........	8		8	
Gradeados de 24 toneladas..........	60		60	
Gradeados de 28 toneladas..........	214	313	226	328
Total....................		2871		2901

Vagões especiais para o serviço interno da Viação Ferrea

Gondolas com descarga automatica:

	1933		1932	
Gondolas de aço, de 24 toneladas, para transporte de pedras britadas......	50		50	
Gondolas de aço, de 30 toneladas, para transporte de carvão..............	44	94	39	89
Vagões oficinas:				
Oficinas telegraficas	1		1	
Oficinas de eletricidade.............	1		1	
Oficinas de reparação de bombas.....	12		11	
Oficinas de reparação de pontes......	5		3	
Oficinas de desinfeção de predios.....	7	26	6	22
Vagões de socorro:				
Socorro (2 eixos)..................	—		1	
Socorro	21		19	
Vagão usina eletrica...............	1	22	1	21
Transporte de empregados:				
Dormitorios de trens de lenha.......	16		18	
Dormitorios de trens de lastro.......	30		29	
Dormitorios de turmas telegraficas...	2		—	

Transporte de operarios das oficinas do Quilometro Tres...............	6		4	
Transporte de operarios da Via Permanente (2 eixos)..................	15		17	
Serviço da Caixa de Aposentadorias e Pensões	1		—	
Serviço do Almoxarifado...........	1	71	—	68

Vagões guindastes para trens de socorro:

Guindastes (2 eixos)................	2		2	
Guindastes (3 eixos)................	1		1	
Guindastes (4 eixos)................	2	5	2	5
Total..................		218		205

NOTA: São de 4 eixos as classes dos veículos que não teem indicação especial.

Resumo dos vagões

	1933	1932
Vagões para o serviço do público e para o serviço interno da Viação Ferrea.............	2871	2901
Vagões especiais para o serviço interno da Viação Ferrea	218	205
Existencia em 31 de dezembro de 1933-32.......	3089	3106

Em resumo, a existencia, por tipo, é a seguinte:

Vagões para o serviço do público e da Viação Ferrea

	1933	1932
Plataformas	1441	1488
Fechados	1117	1085
Gradeados	313	328
	2871	2901

Vagões especiais para o serviço interno da Viação Ferrea

Gondolas de aço com descarga automatica....	94	89
Fechados	119	111
Guindastes	5	5
	218	205
Total geral....................	3089	3106

A diferença verificada em 1932 para o ano relatado, provém do seguinte:

Existencia em 1932................................	3106
Carro correio-bagagem, transformado para a categoria de vagão fechado............................	1
Vagões recebidos da Brasil Great Southern...........	50
Vagões recebidos da Brasiltrad Limitada S. A........	15
Gondolas adquiridos para o transporte de carvão......	5
Soma..............................	3177
Excluidos do inventario............................	88
Existencia total de vagões..........................	3089

NOTAS: Na existencia acima demonstrada, não estão incluidos 5 (cinco) vagões guindastes a vapor, para transbordo de carvão, destacados nos portos de recebimento de carvão nacional situados em Gravataí, Margem do Taquarí e nos depositos de Gravataí, Couto e Santa Maria.

Situação:

Do total de 3089 vagões existiam, em trafego, em 31 de dezembro do ano relatado, 2834, sendo:

Em bom estado....................	2186
Em regular estado................	432
Em mau estado....................	216
Total..............	2834

A situação dos vagões em 31 dezembro, nos últimos cinco anos, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO.	1933	1932	1931	1930	1929
Em bom estado..........	2186	2196	2238	2323	2217
Em regular estado........	432	456	344	294	284
Em mau estado..........	216	228	172	147	143
Total..........	2834	2880	2754	2764	2644
Em reparação	107	72	61	66	54
Em montagem	—	—	—	—	—
Aguardando reparação ...	22	29	96	120	146
Aguardando baixa por imprestaveis	20	—	—	—	—
Aguardando baixa, já solicitada	104	88	83	124	124
Para reconstrução	2	37	16	32	12
Total geral......	3089	3106	3010	3106	2980

Aquisição de vagões

5 vagões gondolas de aço

Conforme referencia em relatorio anterior, foram encomendados, por intermédio da Companhia Carbonifera Rio-Grandense, á Societé Gregg d'Europe de Loth, da Belgica, cinco vagões gondolas de aço para o transporte de carvão, tendo, para a facil descarga do combustivel, portas de descarga laterais na parte inferior.

Esses vagões chegaram em 1932, porém sómente a 21 de outubro de 1933 foram recebidos oficialmente pela Viação Ferrea, em virtude de não terem satisfeito ás exigencias do serviço os dispositivos de manipulação das portas laterais de descarga.

A fabrica Gregg remeteu á Viação Ferrea novas peças para modificação daqueles dispositivos, que satisfizeram plenamente, eliminando-se, assim, os inconvenientes verificados por ocasião da chegada desses vagões.

Esses vagões, que são de 30 toneladas de lotação, inteiramente metalicos, possuem longarinas de aço estampado e são dotados de truques de tipo "Diamond", com barras arqueadas, de dois eixos cada um.

São munidos de freio a vacuo tipo "Gresham and Craven", manufaturados pela The Vacuum Company, com cilindros classe "E", de 18 polegadas de diametro.

De combinação com o freio a vacuo funciona o freio a mão, que é acionado por dispositivo de catraca instalado em cada cabeceira do vagão.

O esforço de frenagem é de 75 % da tara do vagão, sendo essa tara de 14.000 quilos.

Esses veículos estão equipados de aparelhos de choque e tração "Murray Graft Gear", usados em combinação com haste "Janney", com chaveta vertical, ambos de fabricação legitima da American Steel Foundries.

Os engates são "Alliance", automaticos, com haste de 5 × 5 polegadas, fabricadas pela American Steel Foundries.

15 vagões plataformas

Foram adquiridos e incorporados á Viação Ferrea, a 10 de dezembro de 1933, de acôrdo com o termo de recebimento lavrado nesta data, da Brasiltrad Limitada S. A., quinze vagões plataformas de 28 toneladas de lotação, fabricados pelos Ateliers de Nivelles, Belgica.

Esses veículos são de 12 metros de comprimento e 2,360 metros de largura, dotados de 4 longarinas de ferro, sendo duas centrais e duas laterais, possuem truques de tipo "Diamond" e aparelhos de choque e tração tipo "Tanden".

Dos 15 vagões, 4 possuem engates "Henricot Patent", tipo 1X, e os demais engates Major Junior.

Todos os vagões estão munidos de freio a vacuo e freio a mão, possuindo os cilindros de freio a vacuo 18 polegadas de diametro.

Trata-se de vagões usados e que foram recebidos em regular estado de conservação.

Incorporação de vagões procedentes da B. G. S.

Com a encampação das Estradas de Ferro Quaraim-Itaquí e Itaquí-São Borja (antiga Brasil Great Southern), foram incorporados á Viação Ferrea do Rio Grande do Sul em 1.º de setembro de 1933, 50 vagões para o transporte de mercadorias.

Recapitulação das aquisições de vagões

Recapitulando-se os dados sobre aquisição de vagões pela Viação Ferrea e pelas firmas interessadas nos transportes, tem-se o resumo seguinte, de 1925 a 1933:

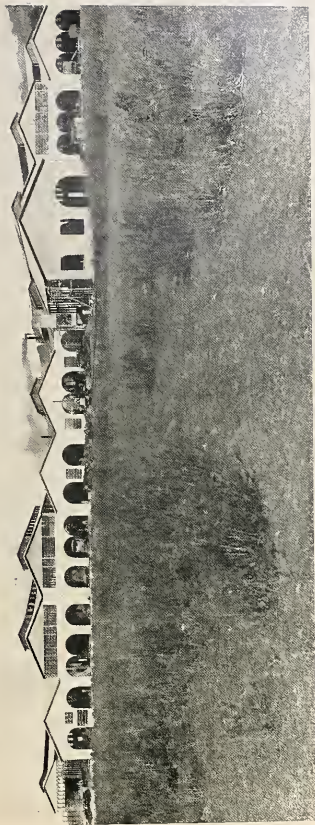
Pela Viação Ferrea:

Vagões fechados, de 28 toneladas..............	40	
Vagões fechados, de 24 toneladas..............	280	320
Vagões gradeados, de 28 toneladas.............	100	
Vagões gradeados, de 24 toneladas.............	60	160
Vagões plataformas, de 28 toneladas............		145
Vagões gondolas de aço, de 24 toneladas........	50	
Vagões gondolas de aço, de 30 toneladas........	39	
Vagões gondolas de aço, de 30 toneladas........	5	94
Total...........................		719

Pelas firmas interessadas:

Vagões fechados, de 28 toneladas...............	10	
Vagões fechados, de 24 toneladas...............	13	23
Vagões plataformas, de 24 toneladas...........		225
Total...........................		248
Total dos vagões adquiridos de 1925 a 1933......		967

A discriminação por tipo de veículo, é a seguinte:

Vagões fechados, de 24 e 28 toneladas................	343
Vagões gradeados, de 24 e 28 toneladas...............	160
Vagões plataformas, de 24 toneladas..................	370
Vagões gondolas de aço, de 24 e 30 toneladas..........	94
Total................................	967

Vista externa (lado sul) das Oficinas do Quilometro Tres

Ao fundo, a esquerda, vê-se o pavilhão das Oficinas de Pontes

Baixa do inventario

Aguardam, ainda, baixa do inventario, 104 vagões antigos, por se encontrarem imprestaveis, quer pelo uso, quer por avarias em acidentes.

Reparações de vagões

Saíram das oficinas, durante o ano, 852 vagões, sendo:

OFICINAS	Quantidade	Despesa	Custo médio
Santa Maria	4	21:607$600	5:401$900
Rio Grande	76	157:018$600	2:066$034
Quilometro Tres	772	1.511:564$600	1:957$985
Total	852	1.690:190$800	1:983$792

O comparativo dos últimos cinco anos é o seguinte:

ANOS	Importancia	Média	Quantidade	Média mensal
1929	2.428:171$210	1:784$108	1.361	113,41
1930	2.185:856$220	1:609$614	1.358	113,16
1931	2.056:035$220	1:706$253	1.205	100,41
1932	1.738:512$590	2:084$547	834	65,50
1933	1.690:190$800	1:983$792	852	71,00
Total	10.098:766$040	9:168$314	5.610	463,48
Média anual...	2.019:753$208	1:833$662	1.122	92,69

Conservação de vagões

No serviço de conservação de vagões pelos postos de visita, foi despendida a importancia de 818:576$100, contra 789:981$130 em 1932, ou sejam, mais 28:594$970.

Freio a vacuo

No decorrer do ano de 1933, foram instalados pelas oficinas, freios automaticos a vacuo em 12 veículos, sendo 3 em carros de passageiros e 9 em vagões de mercadorias.

Entraram durante o ano, para o efetivo do material rodante, 23 veículos dotados de instalação de freio a vacuo, assim discriminados:

3 carros recebidos da Brasil Great Southern;
15 vagões plataformas, adquiridos da Brasiltrad Ltd. S. A.;
5 vagões gondolas de aço, adquiridos pela Companhia Carbonifera Rio Grandense.

Nos carros de passageiros, diminuiu-se um carro com instalação de freio, que passou para a categoria de vagões; daí a diferença de um carro a menos e um vagão a mais.

Assim, a situação dos veículos dotados desse aparelho, em relação á existencia, é a seguinte, excluidos 104 vagões que deram baixa da situação.

	1932		1933	
Vagões com instalação completa....	1743		1763	
Vagões com conduta (sem cilindro)..	252		215	
Vagões sem instalação.............	1023	3018	1007	2985
Carros com instalação completa.....	287		292	
Carros com conduta (sem cilindro)..	7		11	
Carros sem instalação..............	—	294	—	303
Total geral..........		3312		3288

No total de veículos existentes, temos 62,5 % com instalação completa, 6,9 % com conduta direta, sem cilindro, e 30,6 % sem instalação de freio a vacuo.

Truques dotados de eixo estandar

Continua a ser feita pelas oficinas a substituição de truques com eixos de menores dimensões, por truques dotado de eixos com mangas de 4 ½ × 8″, tendo em 1933 se verificado um aumento sobre 1932 de 22 veículos, assim discriminados:

15 vagões plataformas, adquiridos da Brasiltrad Limitada S. A.;
5 vagões gondolas de aço, adquiridos para o transporte de carvão, e mais
2 veículos, que receberam este melhoramento.

Devendo, porém, deduzir-se do total 11 veículos que tiveram baixa do efetivo, a situação em 31 de dezembro de 1933, comparada com a de 1932, era a seguinte, com as respectivas percentagens sobre a existencia de veículos utilizaveis para o serviço.

	1933	1932
Carros e vagões munidos de truques com eixos estandar	2058 = 62,6 %	2047 = 61,9 %
Carros e vagões munidos de truques com eixos de menores dimensões	1209 = 36,8 %	1244 = 37,5 %
Carros munidos de truques com eixos maiores (mangas de 5 × 8″)...........	21 = 0,6 %	21 = 0,6 %
	3288 =100,0%	3312 =100,0%

Os truques dotados de eixo estandar nos vagões de carga, são do tipo "Diamond". Estão tambem em serviço com resultados muito satisfatorios, 5 vagões gondolas de aço, dotados de truques "Dalman" e 21 carros de aço com truques tipo "Pullman".

Engates

Em 1933 procedeu-se a substituição de engates comuns por engates automaticos em dois vagões que sofreram reparação.

Entraram mais para o serviço 21 veículos munidos de engates automaticos, assim discriminados:

15 vagões plataformas, adquiridos da Brasiltrad Limitada S. A.;

5 vagões gondolas de aço, adquiridos para o transporte de carvão e
1 carro recebido da Brasil Great Southern.

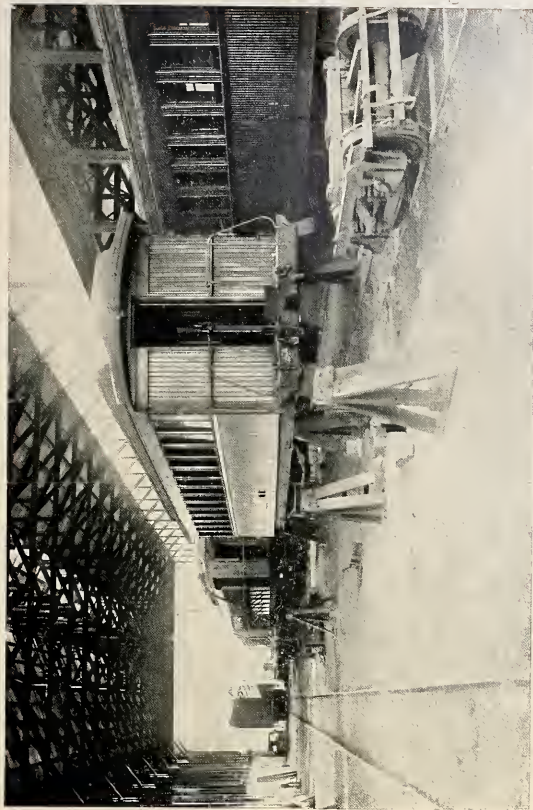
Deduzindo-se 13 veículos excluidos do inventario, devido se acharem imprestaveis para o serviço, a situação, em 31 de dezembro de 1933, comparada com a de 1932, é a seguinte:

	1932		1933	
Vagões munidos de engates automaticos	2273		2281	
Carros munidos de engates automaticos	278	2551	280	2561
Percentagem sobre a existencia.	77,0 %		77,9 %	
Vagões munidos de engates comuns	753		711	
Carros munidos de engates comuns	8	761	16	727
Percentagem sobre a existencia.	22,9 %		22,1 %	
Total geral		3312		3288

Durante os anos de 1926 a 1933, foram substituidos, em consequencia de avarias, as seguintes quantidades de engates de pinos e manilhas:

1926	2482	engates substituidos
1927	2480	engates substituidos
1928	1558	engates substituidos
1929	1564	engates substituidos
1930	1199	engates substituidos
1931	1021	engates substituidos
1932	725	engates substituidos
1933	743	engates substituidos

Com a substituição, sempre crescente, de engates comuns por engates automaticos, tem diminuido as avarias nos aparelhos de engates, o que representa economia em mão de obra e material.

Pelas oficinas de Rio Grande foram reparados 30 vagões plataformas pertencentes ao Batalhão Ferro-Viario, cuja bitola foi alterada de 0,60 metros para 1,00 metro. Esse trabalho foi iniciado durante o ano relatado e ficará concluido em 1934.

Vista parcial da secção de reparação de carros de passageiros

Oficinas do Quilometro Tres

COMBUSTIVEIS

A despesa com os combustiveis consumidos em todas as Divisões da Viação Ferrea, durante o ano de 1933, atingiu a 15.370:663$848, inclusive a importancia de 297:232$200, referente á despesa efetuada com o pessoal para o abastecimento dos tenderes.

Verifica-se, pelo quadro a seguir, que, excluida a despesa do serviço de abastecimento de tenderes, o consumo e o custo dos combustiveis, revertidos a carvão estrangeiro, foram:

ANOS	Consumo	Importancia	Preço unitario
Em 1933	137.890,902 tons.	15.073:431$648	109$314
Em 1932	130.056,948 tons.	14.394:272$363	110$676
Diferença	+ 7.833,954 tons.	+ 679:159$285	— 1$362

Houve, portanto, um aumento no consumo de 7.833,954 toneladas devido ao aumento de trafego e despendeu-se mais 679:159$285 que no ano anterior, em consequencia do maior consumo.

O preço unitario dos combustiveis, em 1933, foi inferior ao de 1932 em 1$362.

Isso se deve exclusivamente ao menor custo dos seguintes combustiveis:

		1933	1932
Carvão briquête	ton.	117$366	125$183
Carvão coque	ton.	96$124	145$758
Carvão de forja..................	ton.	81$600	121$150
Lenha	m³	8$993	9$551
Nós de pinho.....................	m³	14$047	14$952

O custo do carvão nacional, em 1933, foi, porém, superior ao custo verificado em 1932, como se constata:

1932.............................	49$198
1933.............................	49$580

Consumo e custo de combustiveis em todas as Divisões da Viação Ferrea, em 1933, comparados com os do ano anterior

ESPECIE DE COMBUSTIVEL	1933			1932		
	Quantidade	Custo médio	Custo total	Quantidade	Custo médio	Custo total
	T			T		
Carvão briquête	13.622,565	117$366	1.598:829$225	6.649,650	125$183	832:429$076
Carvão cardiff	—	—	—	—	—	—
Carvão cóque	216,999	96$124	20:858$970	297,768	145$758	43:402$210
Carvão de forja........	750,873	81$600	61:271$231	732,334	121$150	88:723$047
Carvão nacional	192.552,830	49$580	9.546:922$947	188.092,990	49$198	9.253:883$085
	m3			m3		
Lenha	396.560,000	8$993	3.566:431$025	407.295,000	9$551	3.890:200$295
Nós de pinho	19.870,000	14$047	279:118$250	19.231,500	14$852	285:634$650
Total convertido em carvão estrangeiro	137.890,902	109$314	15.073:431$648	130.056,948	110$676	14.394:272$363

NOTA: No custo total acima, não estão incluidas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tenderes. Adicionadas essas importancias, teremos, como já ficou dito, as seguintes cifras totais:

Custo total em 1933........................ (15.073:431$648 + 297:232$200) 15.370:663$848

Custo total em 1932........................ (14.394:272$363 + 290:784$300) 14.685:056$663

Preços médios anuais dos combustiveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento

DESIGNAÇÃO	Carvão briquête	Carvão cardiff	Carvão cóque	Carvão de forja	Carvão nacional	Lenha	Nós de pinho
Ano de 1920.........	159$804	—	—	—	47$845	5$787	10$610
Ano de 1921.........	238$333	—	—	—	58$666	6$255	11$200
Ano de 1922.........	96$954	—	—	—	53$916	6$900	11$141
Ano de 1923.........	118$900	—	—	—	52$175	6$516	12$116
Ano de 1924.........	114$166	—	—	—	54$000	6$836	13$616
Ano de 1925.........	98$250	73$833	164$666	102$100	50$416	7$891	16$558
Ano de 1926.........	76$500	82$833	146$725	76$175	49$508	7$825	17$258
Ano de 1927.........	126$545	80$000	175$868	124$274	50$374	8$689	17$440
Ano de 1928.........	89$553	78$200	144$109	110$121	46$078	9$346	15$935
Ano de 1929.........	92$106	88$383	129$434	104$105	48$850	8$584	15$921
Ano de 1930.........	108$494	—	136$018	122$077	49$405	9$089	14$999
Ano de 1931.........	116$061	—	143$185	119$372	65$032	9$342	15$069
Ano de 1932.........	125$183	—	145$758	121$150	49$198	9$551	14$852
Ano de 1933.........	117$366	—	96$124	81$600	49$580	8$993	14$047

ınidades de trafego, nos últimos 12 anos

		CUSTO			
	ada-quilometro	Por locomotiva quilometro	Por trem quilometro	Por tonelada-quilometro	
	Liquidas			Brutas	Liquidas
	kgs.				
1922	0,316	1$347	1$813	$012.7	$031.9
1923	0,333	1$341	1$877	$012.6	$032.8
1924	0,309	1$492	2$147	$013.0	$032.1
1925	0,315	1$592	2$338	$013.1	$032.3
1926	0,327	1$483	2$209	$014.0	$031.9
1927	0,294	1$609	2$501	$013.7	$032.3
1928	0,291	1$513	2$373	$013.0	$030.1
1929	0,276	1$561	2$469	$012.8	$028.8
1930	0,276	1$444	2$390	$013.0	$030.5
1931	0,260	1$641	2$758	$014.5	$034.7
1932	0,250	1$389	2$307	$012.1	$028.4
1933	0,288	1$398	2$332	$011.5	$032.6
Difer	0,038	$009	0$025	—	$004.2
	—	—	—	$000.6	—

ntia de 297:232$200.

l

239 á

Verifica-se, pelo quadro anterior, que o consumo e importancia de combustiveis revertidos a carvão estrangeiro, no serviço de trens em geral, da Viação Ferrea, foram, em 1933, comparados com o ano de 1932, os seguintes:

ANOS	Consumo em toneladas	Importancias
1933	125.641,378	14.207:536$923
1932	118.361,510	13.451:670$703
Diferença em 1933.....	+ 7.279,868	+ 755:866$220

Consumiram-se, em 1933, nos serviços de trens, mais 7.279,868 toneladas que em 1932 e despenderam-se mais... 755:866$220.

O acrescimo de despesa é devido ao maior consumo verificado em 1933, pois o preço unitario dos combustiveis nesse ano foi de 113$080, contra 113$649 do ano anterior, ou sejam $569 menos, por tonelada.

Em 1931 o preço unitario dos combustiveis elevou-se a 133$280 devido á elevação do custo do carvão nacional, como constou no relatorio desse ano.

Comparando-se o preço unitario de 1933 com o de 1931, verifica-se um decrescimo de 20$200 por tonelada.

O custo da locomotiva-quilometro, que em 1931 foi de 1$641, em 1932 de 1$389, atingiu em 1933 a 1$398, ou sejam, menos $243 que em 1931 e mais $009 que em 1932.

Todos os trabalhos continuaram a ser orientados tendo em vista a maxima economia.

Assim, se, em 1932, conseguiu-se obter o consumo de 0,106 quilos por tonelada-quilometrica-bruta e 0,250 quilos por tonelada-quilometrica-liquida, que foram os menores consumos registados pela Viação Ferrea desde 1922, em 1933 conseguiu-se reduzir esse consumo para 0,102 com as toneladas brutas e aumentar o consumo de 0,288 quilos, por toneladas liquidas.

A economia resultante foi de 0,004 quilos por tonelada-quilometrica-bruta enquanto houve um acrescimo de 0,038 quilos por tonelada-quilometrica-liquida transportada.

FORNECIMENTO MECÂNICO DE CARVÃO

Conforme referencia feita em relatorio anterior, foi iniciado em 1930, ficando concluida em 1931, a construção de uma carvoeira moderna com os respectivos silos, para o abastecimento rápido e economico dos tenderes das locomotivas, no Deposito de Cacequí.

Para essa carvoeira foi encomendado, em 1933, á fabrica Demag A. G. — Duisburg, Alemanha, um guindaste a vapor, provido da caçamba automatica e de uma gadanheira para lenha.

Com o recebimento desse guindaste, em 1934 será posta em funcionamento essa carvoeira, que tem a capacidade para 2.500 metros cubicos de combustiveis (carvão e lenha) e está provida de dois grupos de silos de concreto, sendo um de cada lado e em cada extremidade da carvoeira, o que proporcionará o fornecimento rápido de carvão aos tenderes das locomotivas em transito por Cacequí.

Está tambem dotada de uma ponte de cimento armado no sentido longitudinal, afim de se proceder á descarga de carvão dos vagões gondolas em poucos minutos e com a maior facilidade e economia.

A carvoeira construida anteriormente nos mesmos moldes, porém de menor capacidade e dotada de ponte de madeira, no deposito de Couto, continua funcionando com pleno êxito.

Além do guindaste adquirido para a carvoeira de Cacequí, foi encomendado mais outro, tambem a vapor, á fabrica industrial Brownhoist Corporation, Cleveland, Ohio, Estados Unidos da América do Norte, provido de caçamba automatica e que será utilizado na carvoeira do deposito de Santa Maria em substituição ao atual guindaste dalí, que será removido para o posto de recebimento de carvão nacional situado na Margem do Taquarí.

TRANSPORTADOR AÉREO DE CARVÃO DA COMPANHIA CARBONIFERA RIO GRANDENSE

Posto de fornecimento

Conforme constou em relatorio anterior, em virtude de um contrato celebrado em 30 de março de 1932 entre o Governo do Estado e Cia. Carbonifera Rio Grandense, obrigou-se esta a construir um cabo aéreo desde o seu porto de embarque de carvão, no Arroio do Conde, até o quilometro 252,350 da linha ferrea de Santa Maria a Porto Alegre.

Nesse ponto da linha ferrea será construido um silo para

a descarga direta do carvão nos vagões e tenderes das locomotivas da Viação Ferrea.

A construção das bases das torres de sustentação dos cabos já foi iniciada em 1933, sendo provavel que até fins de 1934 essa instalação seja posta em funcionamento.

Trata-se de um notavel empreendimento que trará grandes beneficios á Companhia Carbonifera Rio Grandense e á Viação Ferrea.

Carvão nacional

Durante o ano de 1933 continuou a Viação Ferrea a receber carvão nacional da Cia. E. F. e Minas de São Jeronimo e da Cia. Carbonifera Rio Grandense, de acôrdo com os contratos em vigôr.

O transporte, o abastecimento e o consumo dessa hulha sul-riograndense têm merecido de parte das companhias fornecedoras e principalmente da Viação Ferrea a maxima atenção e esforços para que se tornem mais economicas e eficientes possiveis.

Para isso têm sido tomadas providencias de ordem técnicas, tais como: utilização de vagões gondolas, destinados ao facil transporte e descarga dos combustiveis nos depositos, aquisição de guindastes a vapor, a construção de carvoeiras modernas, a construção do transportador aério do carvão, etc.

Foram recebidas pela Viação Ferrea, nos últimos 12 anos, das companhias acima referidas, as seguintes quantidades de carvão sul-riograndense:

ANOS	São Jeronimo	Carbonifera	Total
	T	T	T
1922	101.213,000	12.650,000	113.863,000
1923	100.706,380	25.653,950	126.360,330
1924	97.533,000	46.982,000	144.515,000
1925	105.066,570	42.146,860	147.213,430
1926	107.379,370	25.406,010	132.785,380
1927	97.713,338	30.781,760	128.495,098
1928	109.680,815	39.380,160	149.060,975
1929	132.732,770	46.016,600	178.749,370
1930	119.056,480	48.500,230	167.556,710
1931	129.717,209	47.129,690	176.845,899
1932	140.180,150	47.160,390	187.340,540
1933	140.149,460	54.371,890	194.521,350

LUBRIFICANTES

A 19 de maio de 1931 foi celebrado entre a Viação Ferrea e a Standard Oil Company of Brazil, um contrato para fornecimento de oleo e lubrificantes para locomotivas, tenderes, carros e vagões, pelo prazo de um ano.

Esse contrato começou a vigorar a 1.º de agosto de 1931, em virtude do emprego dos oleos A e B Standard, para lubrificação de locomotivas, ter sido iniciado a 20 de junho e a utilização do oleo C Standard para lubrificação dos eixos do material rodante e de tração a 21 de julho do mesmo ano.

Esse contrato foi prorrogado por mais um ano, isto é, até 1.º de agosto de 1933 e, posteriormente, novamente prorrogado até 1.º de agosto de 1934.

Em virtude disso, o serviço de lubrificação, durante o ano de 1933, foi executado pela Standard Oil Company of Brazil, de acôrdo com o contrato firmado em maio de 1931.

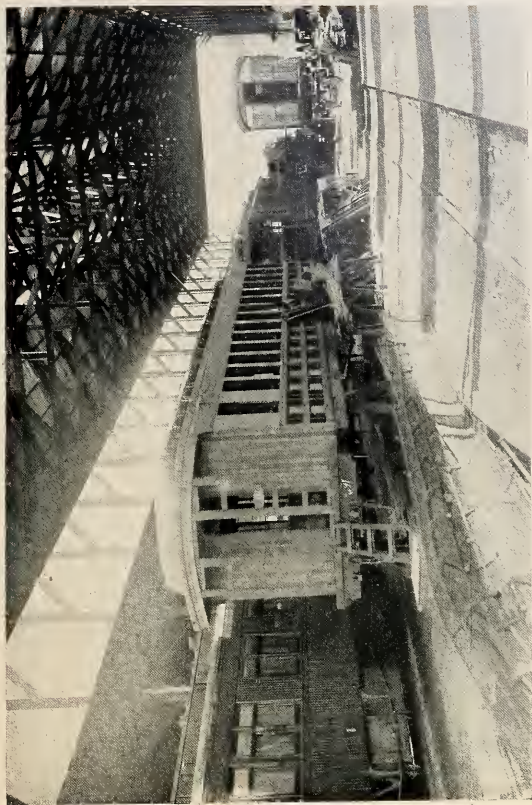
Os lubrificantes fornecidos pela Standard para a lubrificação do material rodante e de tração, em trafego, são dos seguintes tipos:

Standard Locomotive Valve Oil (Oleo A) — para valvulas e cilindros de locomotivas a vapor saturado ou superaquecido;

Standard Locomotive Engine Oil Heavy (Oleo B) — para peças frias do movimento das locomotivas;

Standard Car Oil Heavy (Oleo C) — para eixos de tenderes e veículos.

Consumo de lubrificantes

O consumo total de lubrificantes (Oleos A, B e C), na Viação Ferrea, nos anos de 1932 e 1933, foram os seguintes:

Outra vista parcial da secção de reparação de carros de passageiros

Oficinas do Quilometro Tres

Consumo total de lubrificantes (Oleos A, B e C) na Viação Ferrea em 1932 e 1933

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1933
	1933	1932	
Oleo A	60.862	61.968	— 1.106,00
Oleo B	131.322,95	126.620	+ 4.702,95
Oleo C	127.449,3	113.556,12	+ 13.893,18
Total	319.634,25	302.144,12	+ 17.490,13

Todo o oleo consumido no ano de 1933 foi fornecido pela Standard Oil Company of Brazil.

Do consumo de 127.449,3 litros de oleo C, 28.982 litros foram recuperados pelas oficinas de Santa Maria.

Resulta daí que houve um aumento de consumo de.... 17.490,13 litros de lubrificantes em 1933 sobre 1932.

Comparação dos preços médios nos últimos 13 anos

ANOS	Oleo A	Oleo B	Oleo C
1921	2$163	1$261	1$116
1922	1$723	1$100	—
1923	1$741	1$116	$987
1924	1$216	$700	$775
1925	1$025	$633	$650
1926	$858	$470	$436
1927	1$563	$948	$773
1928	1$757	1$139	1$074
1929	1$782	1$141	1$100
1930	1$875	1$185	1$127
1931	2$209	1$421	1$369
1932	2$444	1$554	1$485
1933	2$221	1$443	1$413

Consumo nas locomotivas e veículos

Relacionam-se a seguir os lubrificantes consumidos nas locomotivas e veículos.

Oleo consumido pelo contrato

De acôrdo com o termo do contrato celebrado entre a Viação Ferrea e a Standard Oil Company of Brazil, considera-se oleo consumido dentro do contrato todo o oleo que fôr utilizado na lubrificação de locomotivas e veículos em trafego, excluindo-se o consumo relativo á lubrificação inicial das locomotivas e tenderes, novas ou saídas da reparação das oficinas, em viagem de experiencias, assim como o consumo oleos empregados em outros fins.

O consumo total de lubrificantes pelo contrato, em 1932 e 1933, exclusivamente das locomotivas e veículos consta do demonstrativo seguinte:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1933
	1933	1932	
Oleo A	47.968,82	47.728,11	+ 240,71
Oleo B	109.562,4	105.142,19	+ 4.420,21
Oleo C	65.508,6	82.694	— 17.185,4
Oleo recuperado.....	22.469,2	—	+ 22.469,2
Total	245.509,02	235.564,3	+ 9.944,72

Quantidade, custo e médias, por locomotivas-1000-quilometros, dos lubrificantes consumidos pelo contrato

ANOS	CONSUMO			Percurso das locomotivas	Consumo médio por locomotiva 1000 quilometros	Custo médio por locomotiva 1000 quilometros
	Quantidade	Importancia	Custo unit. dos oleos A, B, C, em conjunto			
	L				L	
1932	177.455,300	316:541$102	1$783	12.651.160	14.026	25$020
1933	180.606,820	296:985$814	1$644	13.211.613	13,670	22$479
Diferença em 1933 { mais	3.151,520	—	—	560.453	—	—
Diferença em 1933 { menos	—	19:555$288	$139	—	0,356	2$541

NOTA: As locomotivas Mikado, série 521 a 530 e Mountain, série 801 a 825, são computadas com percurso de 1,5 locomotivas, as locomotivas Mallet, séries 601 a 617, 621 a 630 e 631-632, computadas com o percurso de 2 locomotivas, as locomotivas Garratt, série 901 a 910, computadas com o percurso de 2 ¾ locomotívas.

O total, custo e médias por dois-eixos-1000-quilometros dos lubrificantes consumidos nos carros e vagões, de acôrdo com o contrato de fornecimento, foi o seguinte:

Quantidade, custo e médias, por veículos de dois-eixos-1000-quilometros, dos lubrificantes consumidos pelo contrato

ANOS	CONSUMO			Percurso dois-eixos-1000-quilometros	Consumo médio por veículo-dois-eixos-1000-quilometros	Custo médio por veículo-dois-eixos-1000-quilometros
	Quantidade em litros	Importancia	Custo médio unitario de oleo			
1933	64.887,2	76:030$880	1$171	112.065.930	0,57	$678
1932	61.339,0	73:784$200	1$202	107.807.008	0,56	$684
Mais	3.548,2	2:246$680	—	4.258.922	0,01	—
Menos	—	—	$031	—	—	$006

Preparo de enchimento

O enchimento destinado á lubrificação de locomotivas e veículos preparado durante o ano, consta do demonstrativo abaixo:

ANOS	Quantidade em quilos	Impor-tancia	MÉDIA MENSAL		Custo médio por quilo
			Quantidade	Importancia	
1933	148.430	211:482$660	12.369,1	17:623$555	1$424
1932	149.223	206:767$820	12.435,2	17:230$651	1$385
Diferença em 1933 ...... Mais ..	—	4:714$840	—	392$904	$039
Menos	793	—	66,1	—	—

O oleo empregado no preparo do enchimento é do tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluido nos demais demonstrativos e médias referentes ao consumo de lubrificantes, por especies.

Consumo de enchimento nas locomotivas, tenderes e veículos, em trafego

DESIGNAÇÃO	Quantidade em quilos	Importancia	Custo unitario
Nas locomotivas e tenderes....	30.747	43:991$000	1$430
Nos carros e vagões	85.828	122:193$200	1$423
Total	116.575	166:184$200	1$425

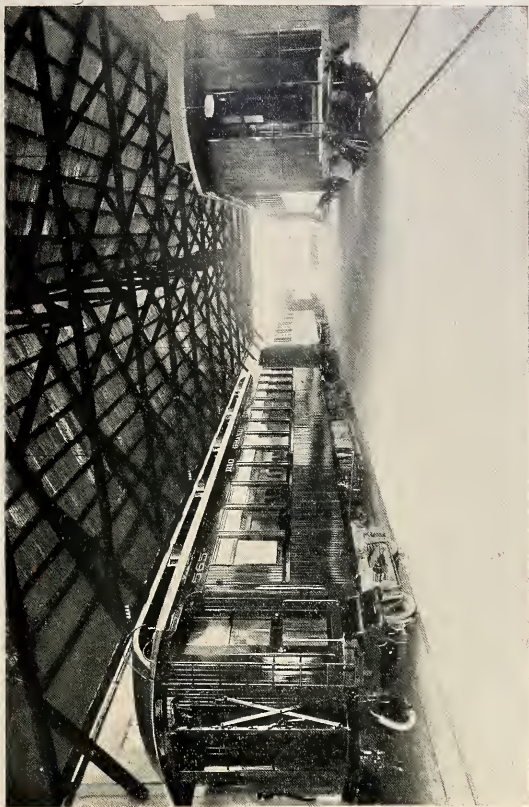
Além do consumo acima, foram gastos mais 35.069 quilos de enchimento, na importancia de 50:120$400, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões em reparação nas oficinas, o que prefaz o consumo global de 151.644 quilos, na importancia de 216:304$600.

Bronzes queimados

Durante o ano de 1933 verificou-se a queima de 396 bronzes de mangas de eixos de veículos, contra 805 em 1932 e 847 em 1931.

Houve, pois, uma redução de aquecimento de bronzes de 50,8 % em 1933 sobre 1932 e de 53,2 % sobre 1931, o que vem demonstrar a eficiencia dos serviços de lubrificação.

Os números abaixo mostram a quantidade de bronzes queimados nos últimos seis anos:

1928........... 1.666 branzes queimados
1929........... 1.841 bronzes queimados
1930........... 879 bronzes queimados
1931........... 847 bronzes queimados
1932........... 805 bronzes queimados
1933........... 396 bronzes queimados

Pavilhão destinado á pintura de carros de passageiros — Oficinas do Quilometro Tres

Oleos consumidos fóra do contrato

O consumo de lubrificantes fóra do contrato, isto é, aqueles não sujeitos aos limites da garantia contratual, e que são empregados no material rodante e de tração nas oficinas e depositos, na lubrificação de maquinas fixas e maquinas-ferramentas, transmissões de oficinas e depositos, nas locomotivas de manobras das oficinas, nas instalações hidraulicas, se acha discriminado no quadro a seguir, comparativamente com o consumo do ano anterior:

Lubrificantes consumidos fóra do contrato em 1933 e 1932

DESIGNAÇÃO	CONSUMO EM LITROS	
	1933	1932
Oleo A	12.893,18	14.239,89
Oleo B	21.760,55	21.477,81
Oleo C	32.958,5	30.862,12
Oleo recuperado	6.512,8	—
Total	74.125,03	66.579,82
Média mensal	6.177,0	5.548,5

Graxa para lubrificação de truques

O consumo de graxa especial para a conservação de truques (Center plate), durante o ano de 1933 foi de 829 quilos, na importancia de 1:030$445, equivalente ao preço de 1$243 o quilo.

No ano anterior esse consumo foi de 700,600 quilos, na importancia de 970$654.

Estopa

O consumo total de estopa pela 3.ª Divisão, em 1933, foi de 87.149 quilos, na importancia de 148:968$490, sendo 38.092 quilos na importancia de 72:399$880, empregado no preparo de enchimento e 49.057 quilos, na importancia de 76:568$610, utilizado no serviço de limpeza.

O comparativo desse consumo e respectiva importancia, encontra-se no quadro a seguir:

Quantidade e importancia da estopa consumida na 3.ª Divisão

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM QUILOS		IMPORTANCIA		PREÇO UNITARIO	
	1933	1932	1933	1932	1933	1932
Estopa para enchimento............	38.092	39.628,850	72:399$880	75:669$530	1$900	1$909
Estopa para limpeza...............	49.057	31.996,750	76:568$610	45:083$800	0$919	1$409
Total	87.149	71.625,600	148:968$490	120:753$330	1$709	1$685

Oleo de limpeza

O consumo total de oleo de limpeza na 3.ª Divisão, em 1933, foi de 92.740,850 litros, na importancia de 63:309$009, sendo 33.555,450 litros na importancia de 24:059$644, empregados na limpeza das locomotivas.

Oleo de limpeza empregado nas locomotivas

ANOS	Quantidade em litros	Importancia
Em 1933	33.555,450	24:059$644
Em 1932	24.496,800	16:482$467
Diferença em 1933..................	+ 9.058,650	+ 7:577$177

Querosene

Foram consumidos em 1933, na 3.ª Divisão, 23.808,5 litros de querosene, na importancia total de 16:479$155, sendo 9.240,5 litros, na importancia de 6:157$330, utilizados nas locomotivas e depositos.

Esta quantidade e importancias comparadas com as dos anos de 1932, 1931 e 1930, constam no quadro a seguir:

Quantidade e importancia de querosene consumida nas locomotivas e depositos

ANOS	Quantidade em litros	Importancia
1933	9.240,5	6:157$330
1932	8.452,0	10:101$595
1931	25.531,0	34:915$620
1930	56.051,0	51:010$890
Diferença de 1933 sobre 1932........	+ 788,5	— 3:944$265
Diferença de 1933 sobre 1931........	— 16.290,5	— 28:758$290
Diferença de 1933 sobre 1930........	— 46.810,5	— 44:853$560

A redução do consumo de querosene, tem sua origem nas medidas de economia postas em pratica, substituindo-se parte do consumo de querosene por oleo iluminante e oleo de limpeza, por serem estes mais economicos.

Oleo iluminante

O consumo de oleo iluminante na 3.ª Divisão, em 1933, foi de 2.234 litros, na importancia de 1:947$990, sendo 1.546 litros, na importancia de 1:348$360, utilizados nas locomotivas e depositos.

O consumo de oleo iluminante nas locomotivas e depositos, em 1932, foi de 2.859,750 litros, na importancia de 2:487$982.

CONTRÔLE DAS DESPESAS

A Secção de Contrôle das Despesas da 3.ª Divisão vem prestando bons serviços, organizando, mensalmente, relatorios sobre as despesas verificadas em cada sub-divisão, o que facilita á chefia da 3.ª Divisão acompanhar a execução das ordens sobre medida de economia.

Preparou, tambem, a Secção de Contrôle, diversos processos de trabalhos a serem executados em conta "Fundo de Melhoramentos", que foram encaminhados ao Governo Federal, por intermédio da Diretoria Geral.

ESTUDOS TÉCNICOS

Ainda, por medida de economia, não se poude dar o desenvolvimento de que carece a primeira Sub-Divisão (Estudos Técnicos), aperfeiçoando a sua organização interna e desdobrando-a em secções especializadas, para melhor atender os trabalhos técnicos que lhe estão afétos.

Inumeros trabalhos foram executados por essa Sub-Divisão, durante o ano de 1933, entre os quais destacaram-se os seguintes:

Especificações técnicas: — Elaboraram-se as seguintes:

Especificações n.º 164 — para aquisição de chapas de aço para revestimento de tétos de carros de passageiros;

Especificações n.º 165 — para aquisição de eixos brutos para locomotivas, carros e vagões;

Especificações n.º 166 — para aquisição de aço especial para bracerias de locomotivas;

Especificações n.º 167 — para aquisição de maquinas-ferramentas, para as oficinas de Rio Grande;

Especificações n.º 168 — para aquisição de carros elétricos para transporte de materiais nas oficinas;

Especificações n.º 169 — para aquisição de maquinas-ferramentas, para as oficinas de Santa Maria;

Especificações n.º 170 — para aquisição de maquinas-ferramentas, para as oficinas do Quilometro Tres;

Especificações n.º 171 — para aquisição de uma ponte rolante para as oficinas do Quilometro Tres;

Especificações n.º 172 — para aquisição de eixos montados estandar;

Especificações para aquisição de telhas de aço para bronzes de carros e vagões;

Especificações n.º 30 — para aquisição de auto-motrizes;

Especificações técnicas para aquisição de maquinas pneumaticas, para oficinas e depositos.

Projétos: — Executaram-se os seguintes:

Projéto de diversos tipos de auto-motrizes;

Projéto de carro para o serviço do Governo do Estado;

Porjéto de reconstrução do carro n.º 136;

Projéto de um carro dormitorio com tres camarotes de duas pessôas cada um;

Projéto de reconstrução do carro administração n.º 150;

Projéto de reconstrução dos carros Familleureux de primeira classe;

Projéto de remodelação das oficinas mecânicas de Santa Maria;

Projéto de usina élétrica e escritorios para os serviços da locomoção, em Santa Maria;

Projéto de oficina para a primeira secção de eletricidade;

Projéto para a reconstrução de carros de passageiros de primeira e de segunda classe e de carros-correio-bagagem.

Pareceres: — Emitiram-se pareceres sobre os seguintes assuntos:

Estudo de uma proposta da fabrica "Demag" para o fornecimento de um guindaste para transbordo de carvão;

Concorrencia n.º 959 — para aquisição de 983 molas espirais, elipticas e semi-elipticas, para locomotivas, carros e vagões;

Concorrencia n.º 991 — para aquisição de ferro perfilado

para caixilhos e para a ponte rolante das oficinas do Quilometro Tres;

Concorrencia n.º 1.000 — para aquisição de eixos brutos e acabados para locomotivas, carros e vagões.

Desenhos: — Foram executados durante o ano, além de numerosos desenhos a lapis, 225 desenhos matrizes, em téla, sendo:

Locomotivas, peças e aparelhos......	38
Carros, peças e aparelhos...........	39
Vagões, peças e aparelhos...........	21
Diversos	127
Total....................	225

Fotocópias: — Durante o ano, foram executadas 4.392 cópias de desenhos em papel "Ozalid", para administração, oficinas mecânicas, inspetorias, depositos de locomotivas, almoxarifado e para os interessados no fornecimento de materiais á Viação Ferrea.

Laboratorio de análises

O laboratorio destinado á análise de carvão, instalado em uma dependencia do deposito de Gravataí, vem sendo progressivamente, de acôrdo com o plano préviamente traçado, dotado do aparelhamento necessario para análises e ensaios de diversos materiais, tais como: oleos, tintas, vernizes, artefatos de borracha e varios outros.

Existem assim montadas duas salas, sendo uma para pesadas e determinações calorimétricas de combustiveis e outra para aplicação de física e química em geral.

Apesar da aparelhagem desse laboratorio ser ainda um tanto deficiente, já vem o mesmo prestando bons serviços, conforme se verifica pelos dados seguintes:

Trabalhos realizados

Durante o ano de 1933 foram entregues ao laboratorio 234 amostras, assim discriminadas:

Carvão nacional	52
Cinza de carvão nacional............	12
Briquête de carvão estrangeiro.......	4
Tintas	82
Saponáceos	2
Soma...................	152

Transporte	152
Residuos de tinta	1
Gachetas	2
Coberturas	2
Vernizes	14
Massa vedante	1
Minério de ferro	1
Zarcão	1
Oleos lubrificantes	30
Águas	16
Água-rás e similares	3
Bronzes	3
Diversos	8
Total	234

Dessas amostras, foram analisadas e ensaiadas, no Laboratorio, 170, sendo de 2.194 o número de constituintes determinados.

OFICINAS

Funcionaram regularmente, durante todo o ano, as oficinas de Santa Maria, Rio Grande, Quilometro Tres e Garibaldi, esta última transferida da 4.ª Divisão para a 3.ª Divisão, em outubro de 1932.

Releva notar que as oficinas de Garibaldi, as quais, em 31 de dezembro, ainda trabalhavam com 29 homens, foram fechadas em janeiro deste ano (1934), e o pessoal e maquinarios transferidos para as oficinas de Santa Maria e do Quilometro Tres.

As pequenas e ineficientes oficinas da E. F. Quaraim-Itaquí e Itaquí-São Borja, situadas em Uruguaiana, foram desmontadas logo após a encampação, em 1.º de setembro de 1933, e o maquinario remetido ás oficinas de Santa Maria e de Rio Grande, para sofrer reparação geral uns, e dar baixa outros, tendo algumas maquinas-ferramentas sido aproveitadas no deposito de Uruguaiana. Quanto ao pessoal, foi conservado e distribuido pelas demais oficinas e depositos desta rêde.

Com a transferencia, iniciada durante o mês de dezembro, da reparação de carros de passageiros das oficinas de Santa Maria para a do Quilometro Tres, os serviços das tres oficinas, ora existentes ficaram distribuidos como segue:

Oficinas mecânicas de Santa Maria

As principais atribuições dessas oficinas, localizadas em ponto central da rêde, são:

1.º — Reparação e reconstrução de locomotivas:
2.º — Reparação, construção e montagem de automoveis de linhas e automotrizes.
3.º — Reparação e construção de caldeiras, maquinas e bombas em geral.
4.º — Reparação de guindastes.
5.º — Construção e reparação de maquinas-ferramentas, aparelhos e acessorios em geral.
6.º — Construção e reparação de ferramentas de linha, parafuzos, porcas, arruelas, grampos para trilhos, e outros, para o serviço das 4.ª e 5.ª Divisões.
7.º — Confecção de objetos metalicos manufaturados para o Almoxarifado e destinados a todas as Divisões da Viação Ferrea.
8.º — Reparação e reconstrução de britadoras e escavadoras, para a 4.ª Divisão.
9.º — Fundição de ferro.
10.º — Fundição de bronze e demais ligas metalicas.
11.º — Preparo de enchimento para a lubrificação de eixos de locomotivas, carros e vagões.
12.º — Reparação e construção de cilindros de freio a vacuo e todas as peças sobresalentes.
13.º — Reparação, de precisão, em velocimetros, maquinas de escrever e calcular.

Oficinas mecânicas de Rio Grande

As oficinas de Rio Grande, situadas num dos extremos da rêde, têm as mesmas atribuições das de Santa Maria, excluido o preparo de enchimento, mas acrescidas da construção e reparação de carros de passageiros e montagem de novo material rodante e de tração, em virtude de se achar localizada no porto de mar do Estado.

Oficinas de carros e vagões do Quilometro Tres

Estas oficinas, localizadas, como as de Santa Maria, no ponto central da rêde da Viação Ferrea, a 3 quilometros de Santa Maria, na linha de Santa Maria-Porto Alegre, foram especialmente montadas e aparelhadas para reparação e construção de carros e vagões, tendo uma área coberta de 20.625 metros quadrados.

A não ser a secção de reparação de carros de passageiros existente nas oficinas de Rio Grande, e mantida alí por conveniencia do serviço, são elas as únicas oficinas ás quais

estão afetas a reparação e reconstrução de vagões de carga em geral, da Viação Ferrea.

Com os espaçosos e bem aparelhados pavilhões que, em fins de 1933, ficaram em condições de iniciar o serviço de reparação, reconstrução e construção de carros de passageiros, póde-se, depois de recebido novo maquinario, elevar consideravelmente a produção que, até aquí, não seria possivel conseguir na antiga secção das oficinas de Santa Maria, visto que estas lutavam com grande falta de espaço para esse fim.

O maquinario e força motriz atuais, instalados nas oficinas do Quilometro Tres, é todo velho, procedente das oficinas de Santa Maria, Rio Grande, Gravataí e Garibaldi.

Em 31 de dezembro de 1933, trabalhavam nas 4 oficinas 1.428 empregados, assim distribuidos:

Oficinas de Santa Maria............	510
Oficinas de Rio Grande............	531
Oficinas de Quilometro Tres........	358
Oficinas de Garibaldi..............	29
Total.................	1.428

Pessoal existente em 31-12-1933........	1.428 empregados
Pessoal existente em 31-12-1932.........	1.295 empregados
Diferença para mais....................	133 empregados

O acrescimo de pessoal nas oficinas durante o ano de 1933, comparado com o de 1932, foi de 133 operarios, sendo 74 nas oficinas de Santa Maria, 35 nas de Rio Grande e 24 nas do Quilometro Tres.

Este aumento de pessoal foi para atender, principalmente, os serviços da 4.ª Divisão, reparação de auto-trilhos, construção de pavilhões para as oficinas de pontes no Quilometro Tres, execução de ordens de serviços requisitados pelo Almoxarifado e destinados á construção da variante de Barreto, construção da linha Severino Ribeiro a Quaraí, transformação de um lote de 50 vagões plataformas em vagões fechados e reconstrução de locomotivas procedentes da E. F. Quaraim-Itaquí e Itaquí-São Borja.

A importancia das folhas de vencimentos do pessoal das oficinas, no ano de 1933, foi a seguinte:

	Importancia	Média mensal
Santa Maria	2.410:275$100	200:856$258
Rio Grande	1.972:771$200	164:397$600
Quilometro Tres	872:754$600	72:729$550
Garibaldi	122:971$900	10:247$658
Total	5.378:772$800	448:231$066

As folhas de vencimentos, durante o ano de 1932, atingiram ao total de 4.962:926$300, que corresponde á média mensal de 413:577$191.

Produção das oficinas

Durante o ano de 1933, foi a seguinte a produção das oficinas :

123 locomotivas reparadas, com uma média mensal de 10,25, contra 10,66 em 1932.

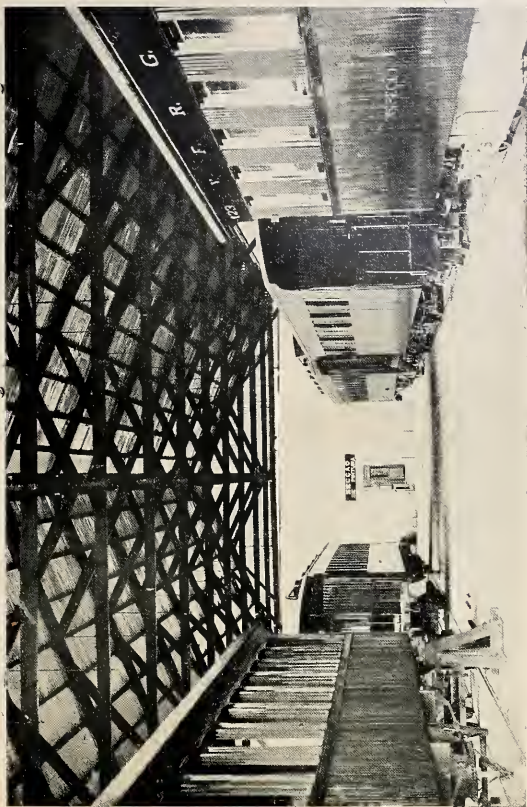
113 carros reparados, com a média mensal de 9,41, contra 10,75 em 1932.

852 vagões reparados, com a média mensal de 71,00, contra 69,50 em 1932.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões atingiu á soma de 6.542:626$990, sendo:

	1933	1932
Locomotivas	3.459:961$890	3.597:996$550
Carros	1.392:474$300	1.601:688$770
Vagões	1.690:190$800	1.738:512$590
Total	6.542:626$990	6.938:197$910

A média do custo das reparações, por unidade, é a seguinte:

	1933	1932
Locomotivas	28:129$771	28:109$348
Carros	12:322$781	12:416$192
Vagões	1:983$792	2:084$547

Oficinas do Quilometro Tres
Outra vista da secção destinada á pintura de carros de passageiros

Número de empregados médio por mês, por unidade de locomotivas, carros e vagões reparados, no último quinquenio

DESIGNAÇÃO	1929		1930		1931		1932		1933	
	Quantidade	N.º de emprega-dos p/unidade	Quantidade	N.º de emprega-dos p/unidade	Quantidade	N.º de emprega-dos p/unidade	Quantidade	N.º de emprega-dos p/unidade	Quantidade	N.º de emprega-dos p/unidade
Locomotivas reparadas..........	156	40,96	167	39,71	149	43,15	128	44,28	123	44,84
Carros reparados e reconstruidos.	143	14,77	159	16,07	140	16,54	129	18,14	113	19,89
Vagões reparados e reconstruidos	1361	2,37	1358	2,39	1205	2,67	834	3,03	852	2,71

Serviços executados para o Almoxarifado

A fundição de ferro e bronze nas oficinas, está representada em quantidade e preço no quadro abaixo:

OFICINAS DE	FERRO FUNDIDO			BRONZE FUNDIDO		
	Quilos	Importancia	Custo unitario 1 kg.	Quilos	Importancia	Custo unitario 1 kg.
Santa Maria	335.992	225:081$450	0$669	117.831	232:030$660	1$969
Rio Grande	192.380	139:735$920	0$726	77.827	160:559$690	2$063
Totais em 1933 e custo unitario	528.372	364:817$370	0$690	195.658	392:590$350	2$006
Totais em 1932 e custo unitario	489.836	321:495$460	0$656	192.837,8	392:973$140	2$027

Objetos manufaturados

Além do ferro e bronze fundidos e do fabrico de enchimento, as oficinas manufaturaram entre outros materiais, os seguintes:

Grampos de linha	826.454
Parafusos de linha	170.264
Arruelas	241.799
Rebites	95.319

O custo da produção foi o seguinte:

Objetos manufaturados	1.422:937$890
Fundição de ferro e bronze	714:468$600
Total	2.137:406$490

Serviços executados para a 4.ª Divisão

Entre os diversos serviços executados pelas oficinas para a 4.ª Divisão, destacam-se os seguintes:

— reparações gerais:

britadoras	5
escavadoras	1
caldeiras	7
compressores	2
bombas	18
automoveis de linha	1

Além desses serviços, foram executados outros de menor vulto, de conformidade com as ordens de serviço expedidas pela 4.ª Divisão.

Trabalhos executados para a Caixa de Aposentadorias e Pensões

Durante o ano foram reparadas 10 automoveis de linha da Caixa de Aposentadorias e Pensões, pelas nossas oficinas, assim distribuidos:

Oficinas de Santa Maria..............	5
Oficinas de Rio Grande...............	5
Total......................	10

Serviços executados para a Estrada de Ferro do Riacho

Para melhor atendermos o serviço de passageiros da Estrada de Ferro do Riacho, foi adquirido um auto da marca White que foi adaptado nas oficinas de Santa Maria para o trafego sobre trilhos.

Construiu-se um truque de dois eixos para a parte dianteira do carro.

Construiram-se duas rodas motrizes de tipo especial, com o mesmo diametro dos pneumaticos originais, para a parte trazeira.

Foram reconstruidos: 1 auto-trilhos e 1 carro de passageiros de 2.ª classe, tambem pertencente á mesma Estrada.

Oficinas de Santa Maria — A produção das oficinas mecânicas de Santa Maria, em 1933, foi a seguinte:

Locomotivas:

Foram reparadas 62 locomotivas, sendo:

	1933	1932
Reparações pequenas e médias..	5	7
Reparações grande	57	60
	62	67

O custo total dessas reparações foi de 1.753:177$150, com a média de 28:277$050, por locomotiva.

Carros:

Repararam-se 56 carros, contra 70 em 1932, assim discriminados:

	1933	1932
Reconstruções	10	15
Reparações gerais	20	22
Reparações pequenas e médias..	26	33
	56	70

O custo total das reparações foi de 817:870$000, dando uma média de 14:604$821, por carro.

Entre os carros saídos da reparação, destaca-se a reconstrução de 10 veículos, enumerados no quadro a seguir, com a respectiva despesa de cada um:

NÚMERO DOS CARROS	CUSTO DA RECONSTRUÇÃO		
	Ano anterior	Ano de 1933	Total
126	345$700	40:189$000	40:534$700
151	—	85:769$800	85:769$800
162	4:178$400	17:726$500	21:904$900
338	—	23:369$000	23:369$000
352	—	23:052$700	23:052$700
357	64:685$100	19:615$000	84:300$100
547	16:177$100	23:574$800	39:751$900
575	3:200$600	35:477$900	38:678$500
606	8:776$600	25:424$500	34:201$100
608	—	34:163$000	34:163$000
10 carros	97:363$500	328:362$200	425:725$700

A reconstrução do carro n. 357 obedeceu ás caracteristicas principais dos carros Pullman, ultimamente importados.

Vagões:

Com a centralização das oficinas do Quilometro Tres da raparação de vagões, as oficinas de Santa Maria, no ano de 1933, repararam apenas 4 veículos, todos do serviço interno da Viação Ferrea dispendendo a importancia de 21:607$600, ou sejam 5:401$900, por vagão.

Melhoramentos nas oficinas de Santa Maria

Com o aumento constante do serviço nas oficinas de Santa Maria, tornam-se necessarios varios melhoramentos, ainda que estes sejam efetuados pelo modo mais economico e com a previsão de imprescindivel remoção, oportunamente, dessas oficinas para o Quilometro Tres da linha de Santa Maria a Porto Alegre, em virtude da impossibilidade de sua maior expansão no recinto de Santa Maria.

Elaborou-se, por isso, o projeto de uma remodelação parcial de diversas secções dessas oficinas, a qual uma vez executada, assegurará a estas, por mais alguns anos, a capacidade necessaria para o bom desempenho dos serviços que lhes estão afétos.

Com a transferencia já efetuada da secção de reparação de carros de passageiros para as oficinas do Quilometro Tres, será dado inicio, no corrente ano de 1934, aos referidos serviços de melhoramentos, que consistem na construção de alguns pavilhões, remoção de um transferidor de locomotivas, construção de linhas e desvios, mudança de diversas maquinas-ferramentas que serão agrupadas, de modo a obter-se um serviço mais racional e ainda no aparelhamento de novas secções, para atender os serviços da Via Permanente e da reparação de automoveis de linha e de automotrizes.

Em uma parte da área disponivel dos pavilhões onde se achava a secção de reparação de carros de passageiros, serão instaladas as secções de acumuladores, bobinagem, reparação de geradores e motores elétricos e escritorio da inspetoria de eletricidade, secções essas que se achavam deslocadas e pessimamente localizadas no edificio do Deposito de Locomotivas.

No conjunto desses melhoramentos está incluida a construção do escritorio da Inspetoria do Material Rodante, que ficará, assim, junto ao da Inspetoria de Eletricidade e dos escritorios das Oficinas, bem como se reconstruirá o velho edificio do Armazem de materiais, parcialmente destruido por um incendio, adaptando-o para localização do Posto de Visita, em vista da necessidade de se remover o atual Posto, em máu estado, para dar lugar a novas linhas no recinto da estação de Santa Maria.

Oficinas de Rio Grande

A produção das oficinas de Rio Grande, em 1933, foi a seguinte:

Locomotivas:

Foram reparadas 61 locomotivas, sendo:

	1933	1932
Reparações pequenas e médias..	7	6
Reparações grandes	54	55
Total.................	61	61

O custo total dessas reparações foi de 1.706:784$740, com uma média de 27:980$077, por locomotiva.

Carros:

Em 1933, foram reparados 57 carros, sendo:

	1933	1932
Reconstruções	6	7
Reparações gerais	10	13
Reparações médias	41	38
Total................	57	58

A despesa com as reparações atingiu a 574:604$300, com a média de 10:080$777, por carro.

Entre os carros saídos da reparação, destaca-se a reconstrução de 6 desses veículos, enumerados no quadro a seguir, com a respectiva despesa de cada um:

NÚMERO DOS CARROS	CUSTO DA RECONSTRUÇÃO		
	Ano anterior	Ano de 1933	Total
130	—	20:517$800	20:517$800
188	—	21:337$900	21:337$900
237	—	37:342$200	37:342$200
585	3:722$900	33:992$100	37:715$000
602	—	22:069$700	22:069$700
607	10:726$700	30:601$500	41:328$200
6 carros	14:449$600	165:861$200	180:310$800

A reconstrução do carro 237 obedeceu ás caracteristicas principais dos carros Pullman, ultimamente importados.

Vagões:

Em 1933, foram reparados 76 vagões, sendo:

	1933	1932
Reconstruções	2	7
Reparações gerais	36	44
Reparações médias	38	58
Total..............	76	109

As despesas com a reparação de vagões foram de...... 157:018$600, com uma média de 2:066$034, por veículo.

Construção de maquinas

Nas oficinas de Rio Grande foram construidas quatro serras de fita destinadas, uma ás oficinas de Santa Maria, duas ás do Quilometro Tres, e uma ás de Rio Grande.

A construção dessas maquinas merece destaque especial, dado não só aos ótimos resultados obtidos, mas, principalmente, ao acabamento das mesmas, que muito recomenda ás oficinas que as fabricaram. Tratam-se de maquinas modernas e eficientes e que nada deixam a desejar sobre as maquinas importadas do estrangeiro. O custo de fabricação dessas maquinas foi relativamente baixo e inferior ao de maquinas estrangeiras, do mesmo tipo, conforme cotação que possuiamos na ocasião.

Oficinas do Quilometro Tres

A produção das oficinas do Quilometro Tres foi a seguintte:

Vagões:

Durante o ano foram reparados 772 vagões, sendo:

	1933	1932
Reconstruções	6	4
Reparações gerais	290	310
Reparações médias	476	410
Total..............	772	724

As despesas com as reparações foram de 1.511:564$600, com a média mensal de 125:963$716 e o custo unitario de 1:957$985.

Vista interna da secção de reparação de vagões — Oficinas do Quilometro Tres

Construção de edificios e montagem de maquinas nas oficinas do Quilometro Tres

Proseguiram, durante o ano, os trabalhos de construção das oficinas do Quilometro Tres, de acôrdo com o projeto elaborado e já citado em relatorios anteriores.

Com o adiantamento das novas obras, que consistiam, principalmente, na construção de um novo pavilhão "D", que dispõe de uma área coberta de 1.500 metros quadrados e no qual foram montados os engenhos, maquinas de carpintaria, instalações de ar comprimido, água e eletricidade e bancadas para a carpintaria manual, bem como com o aditamento das obras de assentamento das linhas, desvios e construção de faixas de concreto nos pavilhões "C", cuja área coberta é de 6.000 metros quadrados, tornou-se possivel a transferencia, em fins de dezembro de 1933, da secção de construção e reparação de carros de passageiros das oficinas de Santa Maria para as oficinas do Quilometro Tres, conforme anteriormente já havia sido mencionado.

Removeu-se a força motriz provisoria do pavilhão "A" para o pavilhão "B", a sua potencia foi elevada de 60 para 120 quilovates, com a montagem de mais uma unidade de força motriz.

Acha-se em andamento a instalação, nessa nova usina, de mais um compressor de ar, bem como se iniciou a remoção, para as secções definitivas dos martelos a vapor, forjas e outros, da nova secção de ferraria e das maquinas-ferramentas e acessorios da nova ferramentaria e secção de freio a vacuo.

Encontram-se, tambem, em vias de conclusão, as instalações do novo armazem do Almoxarifado, o qual foi instalado numa extremidade de uma ala do pavilhão "A". A localização desse armazem é ideal sob o ponto de vista da racionalização dos serviços, visto que ficando situado entre a secção de carpintaria e carros de passageiros e da secção de vagões de carga, ficou em **ponto central,** encurtando, assim, os transportes de material para o campo de trabalho. A área coberta pelo armazem mede **780** ^{m2}.

Foi feito um projeto para mais um pavilhão de **675** ^{m2} de área para o deposito de tabuas e madeiras serradas.

Com este pavilhão e com o pavilhão das oficinas de pontes, que tem uma área de 3.000 ^{m2} e cuja construção ficou quasi concluida no ano em relato, as instalações totais das oficinas do Quilometro Tres terão uma área coberta de **24.300** ^{m2}.

Para facilitar o transporte de materiais nessas oficinas, de tão amplas dimensões, construiram-se 1.800 metros de faixas de concreto, cuja área é de 4.960 $^{m^2}$, estando providenciada a aquisição de eletro-carros com capacidade para 1.500 quilos e um guindaste, tambem com rodas revestidas de borracha, e com capacidade de suspensão de 1.000 quilos.

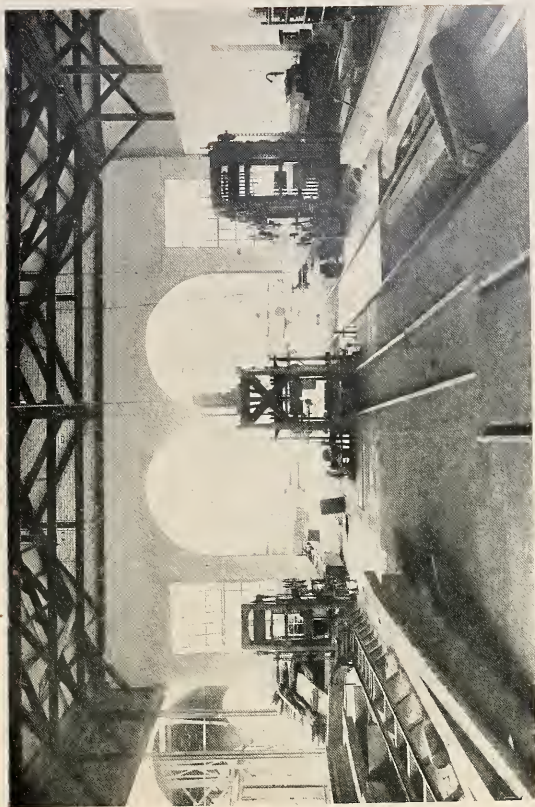
Além das faixas de concreto mencionadas, construiram-se pavimentos de concreto em varias secções e numa área total de 6.574 $^{m^2}$ inclusive as faixas.

Além desse tipo de pavimentação de concreto, iniciou-se o calçamento, com paralelepipedos de madeira, de diversas secções dessas oficinas.

Está em estudos o projeto de uma nova usina termo-elétrica central para o fornecimento de energia ás oficinas do Quilometro Tres e ás oficinas de Santa Maria, cuja instalação se torna cada vez mais urgente, visto que além das atuais instalações de força motriz fornecerem energia relativamente cara e trabalhar sobrecarregada, não fornecem energia suficiente para o atual maquinario, e impedem a instalação de novas maquinas-ferramentas, que se tornam imprescindiveis para o serviço.

INSPETORIA DE ELETRICIDADE

Como nos demais anos, decorreram normalmente os serviços afétos á Inspetoria de Eletricidade, que compreendem as usinas geradoras de força e luz, a conservação das instalações elétrica, a iluminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia elétrica fornecida á Viação Ferrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

Em 31 de dezembro de 1933 a Inspetoria de Eletricidade dispunha de 59 empregados. A despesa, apurada pelas folhas de vencimentos, foi, em 1933, de 259:258$100, com a média mensal de 21:604$841.

Parte da secção de carpintaria mecânica, vendo-se as maquinas desdobradoras de madeira — Oficinas do Quilometro Tres

Usinas em funcionamento, pertencentes á Viação Ferrea

USINAS	Ampères	Volts	Kws.	Tipo de corrente
Bagé	95	230	21	Contínua
Cruz Alta	35	230	8	Coutinua
Cacequi	86,7	220/380	60 kwa.	Alternada
Cerro Chato	62	220	13,5	Coutinua
Couto	109	230	25	Coutínua
Garibaldi	87	230	20	Continua
Gravatai	152	230	35	Contínua
Jacui	38	230	15 kwa.	Alteruada
Quilometro Tres..	273	220	60	Contínua
Quilometro Tres..	243	230	56	Continua
Marcelino Ramos.	59	220	13	Contínua
Montenegro	60	220	13	Continua
Passo Fundo	87	230	20	Continua
Ivo Ribeiro	109	230	25	Continua
Rio Grande - Sub-Estação	800	250	200	Contínua (grupo conversor)
Santa Maria	522	230	120	Continua

A energia elétrica fornecida pelas usinas da Viação Ferrea, para iluminação e força motriz, como se verifica do quadro seguinte, atingiu, em 1933, a 120.349 quilovates-hora, por mês, na importancia de 51:836$188, ou seja o custo médio de $430 por quilovate-hora.

Em 1932, foram fornecidos 123.349 quilovates-hora por mês, na importancia de 55:637$348 e o preço médio de $451 por quilovate-hora.

Vê-se, pois, que, em 1933, houve um decrescimo de 0$021 no custo médio do quilovate-hora.

Sa
Sa

R
G
G

C
C

C
C

I
I

P
P

C
C

M
M

P
M
C

Vista parcial da secção de carpintaria manual das Oficinas do Quilometro Tres

Usina volante

Em 1933 foi posta em serviço uma usina volante, montada em um vagão de 20 toneladas e adaptado para tal fim. Possue essa usina um motor a explosão de 30 HP e um dinamo de corrente contínua, de 8 quilovates, quadro de distribuição com aparelho de controle, e outro. No mesmo carro são transportados os materiais necessarios á iluminação de um trecho de linha de 200 metros, assim que, nos casos de acidentes ou reparações em obras de arte, essa usina tem prestado relevantes serviços, quer fornecendo luz, quer força para o acionamento de uma bomba hidraulica.

A usina volante é utilizada tambem por ocasião de reparação nas usinas fixas da Viação Ferrea, substituindo-as durante esse periodo.

Melhoramentos internos

Na usina de Santa Maria, foi montada a maquina semi-fixa Wolf de 65 HP transferida das oficinas daquela localidade. Com esta montagem, a usina de Santa Maria ficou aparelhada para produzir 120 quilovates-hora, ou seja a capacidade do atual gerador.

A usina do Quilometro Tres, tambem, foi melhorada, montando-se ali a maquina semi-fixa Henschel de 100 HP, procedente das oficinas de Garibaldi. A usina teve, assim, sua capacidade aumentada de 50 %, isto é, foi elevada de 60 para 120 quilovates.

Em virtude do contrato firmado com a Companhia Sul Americana de Serviços Públicos, para o fornecimento de luz e força ás dependencias da Viação Ferrea, em Santana, a usina que mantinhamos alí foi fechada.

Instalações novas

Durante o ano de 1933, fizeram-se as seguintes instalações novas:

1 motor elétrico de 5 HP para acionar a maquina de centrifugar oleo nas oficinas de Santa Maria;
1 gerador de 56 kws. nas oficinas do Quilometro Tres;
1 grupo motor bomba na instalação hidraulica de Santana;
1 dinamo de 56 kws. nas oficinas de Santa Maria;
1 motor elétrico de 5,5 HP para acionar o torno da usina de Santa Maria;
1 grupo motor-gerador do chalet do Casino.

Construções

Foram construidos, durante o ano:

1 dinamo gerador de 56 kws., 230 volts, 750 R. P. M.;
4 coletores;
4 resistencias para motores;
1 carro portatil para aparelho de solda elétrica;
1 campo indutor.

Turbo-dinamos

Existem instalados nas locomotivas da Viação Ferrea, 190 turbo-dinamos, número esse que corresponde á percentagem de 63,97, sobre o total das locomotivas existentes.

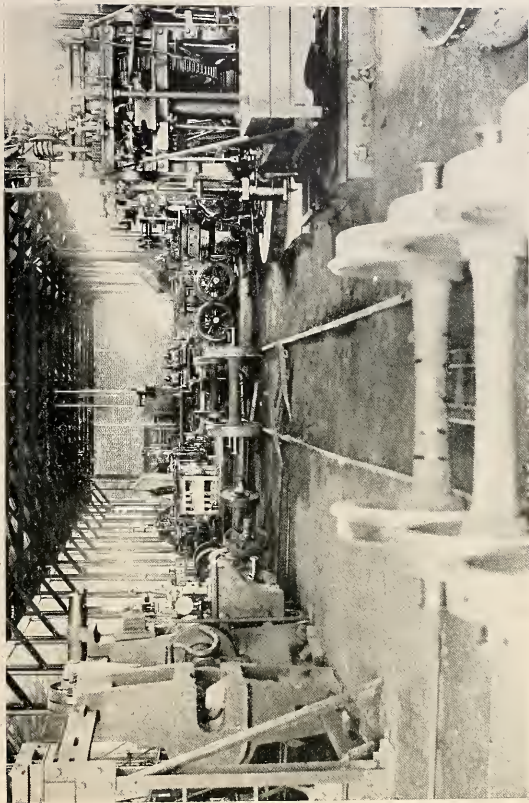
Iluminação de carros

Acham-se dotados de luz propria, com instalação, dinamo e acumuladores elétricos, 214 carros.

Devido ao máu estado das baterias de acumuladores de chumbo de grande parte dos carros de passageiros e, em vista dos ótimos resultados conseguidos em estradas de ferro com baterias de niquel-cadmium, adquiriram-se 10 baterias deste tipo, para os 5 carros dormitorios fabricados pela Pullman.

Devido ao bom resultado colhido com essas baterias, não serão mais adquiridas baterias de chumbo, e sim de niquel-cadmium, para substituir, na medida do possivel e quando necessario, as baterias de chumbo que se acham em máu estado. As baterias de niquel-cadmium possuem as seguintes vantagens sobre as de chumbo, a par de um custo relativamente mais baixo: simplicidade no manejo para carregá-las; limpeza completa, pois os elementos são fixados e não deixam derramar o eletrolito; vida dos elementos muito maior, pois temos da fabrica "Nife" uma garantia de 10 anos, para atingir um decrescimo de 10 % na capacidade.

As baterias alcalinas, em uso na Viação Ferrea, são das seguintes marcas e quantidades:

Alconum	10 baterias
Nife	75 baterias
Total	85

Oficinas do Quilometro Tres

Secção de torneagem e ferração de bandagens e retificação de mangas de eixos

As baterias acima acham-se instaladas nos seguintes carros:

18 carros de 1.ª classe, com..........	30 baterias
5 carros correio-bagagem, com......	10 baterias
4 carros restaurantes, com..........	8 baterias
5 carros dormitorios, com...........	10 baterias
32 carros com	58 baterias

As restantes 27 baterias vão ser colocadas em carros de passageiros e administração, no decorrer dos primeiros meses de 1934.

Possuem sómente instalação de luz, alimentada por toma-correntes a serem ligados nos carros providos de dinamos e acumuladores, 97 carros.

Instalações em edificios e esplanadas

Foram reformadas as instalações elétricas das estações de Rio Pardo, Carlos Barbosa, Nova Vicenza e Maritima; recinto da estação de Santana; viaduto da estação de Pelotas; escritorios da Contadoria e da Residencia, em Porto Alegre; Secretaria da 4.ª Divisão; Armazem do Almoxarifado em Cruz Alta e outras.

Instalaram-se 71 contadores de corrente elétrica em diversas dependencias da Viação Ferrea e casas de moradia do pessoal.

Outros serviços

Durante o ano de 1933, a secção de galvanoplastia niquelou 4.518 peças diversas e poliu 1.653.

Esta secção sofrerá uma reforma, sendo ampliada e dotada de elementos necessarios para melhor atender aos diversos serviços que lhe são afétos, tais como: niquelagem de ferro, bronze e zinco; colmagem e oxidação de metais e outros.

INSPETORIAS DE TRAÇÃO

Pessoal:

Em 31 de dezembro trabalhavam nas Inspetorias de Tração 1.637 empregados, contra 1.520 em 1932, sendo na 1.ª secção 377, na 2.ª secção 501; na 3.ª secção 284; na 4.ª secção 313 e na 5.ª secção 162.

O excesso de 117 empregados em 1933 sobre 1932 provém de 79 empregados procedentes da B. G. S. e intensificação do trafego e desenvolvimento de serviços afétos á tração.

Premios de economia de combustiveis

No dia 29 de junho de 1933, distribuiram-se os premios de economia de combustiveis aos maquinistas e foguistas que fizeram jús a essa distinção no ano anterior.

A entrega foi efetuada na séde da Associação dos Empregados da Viação Ferrea, em Santa Maria, pela comissão de funcionarios designados pela Diretoria Geral da Viação Ferrea e representantes da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronimo e da Companhia Carbonifera Rio Grandense, instituidores dos premios.

Os empregados contemplados com os premios foram:

1.ª Secção:

1.º premio — maquinista Adolpho F. Damiani; foguista Emilio G. Dias.

2.º premio — maquinista Salvador Victoria; foguista Abrelino Garcia.

3.º premio — maquinista Manoel Alves Souza; foguista Antonio Silva 2.º.

2.ª Secção:

1.º premio — maquinista Nicolau Tolentino; foguista Affonso Rosa.

2.º premio — maquinista Idalencio Silva; foguista Joaquim Abreu.

3.º premio — maquinista Julio Jacob; foguista João Ricardo Alves.

3.ª Secção:

1.º premio — maquinista Marcolino Carmo dos Santos; praticante Amadeu Vargas.

2.º premio — maquinista Alencastro Severo; foguista João Pereira da Silva.

3.º premio — maquinista Abilio Costa; praticante Almedorino Baz.

4.ª Secção:

1.º premio — maquinista Pedro Soares da Silva; foguista Leonidio Caldeira.
2.º premio — maquinista João Manoel Farias; foguista Francisco Pedroso.
3.º premio — maquinista Demetrio Dutra; foguista Luiz Blanco.

5.ª Secção:

1.º premio — maquinista Apolonio Brede; foguista Manoel Freitas Garcia.
2.º premio — maquinista Antonio Nascimento; foguista Anaurelino Pereira da Silva.
3.º premio — maquinista Jacy Lautert; foguista Gomercindo Rodrigues.

Emblema de mérito

Em abril de 1933, reuniu-se em Porto Alegre a comissão de funcionarios nomeada para a escolha dos maquinistas merecedores do premio "Emblema do Mérito" correspondente ao ano de 1932, premio esse instituido em 1928.
Foram contemplados os seguintes maquinistas:

1.ª Secção:

Maquinista de 4.ª classe Adolpho Francisco Damiani.

2.ª Secção:

Maquinista de 1.ª classe Saul Ramos Soares.

3.ª Secção:

Maquinista de 2.ª classe Antonio Ravazolli.

4.ª Secção:

Maquinista de 2.ª classe Idalino Vargas.

5.ª Secção:

Maquinista de 1.ª classe Francisco Colvero.

Preparo de maquinistas

Além da instrução regularmente ministrada aos maquinistas pelos respectivos instrutores, proseguiu em plena atividade, durante o ano, o preparo de praticantes de maquinistas nas cinco secções de tração.

A habilitação dos praticantes foi tambem desenvolvida pelos instrutores de maquinistas, auxiliados por instrutores especiais, sob a orientação dos inspetores de tração.

Por esse modo, depois de um periodo de instrução teórica e pratica, os praticantes se habilitam ao cargo de maquinistas, mediante exame procedido por comissões organizadas em cada secção.

Em 1933 ficaram habilitados para exercer o cargo de maquinistas, 17 praticantes, sendo promovidos á medida que se verificavam vagas.

Melhoramentos nos Depositos

Ainda em 1933, devido ao regime de compressão de despesa, não se efetuaram grandes melhoramentos nos depositos de locomotivas.

Além da conservação ordinaria dos depositos e postos de visita, atenderam-se os melhoramentos que se tornavam imprescindiveis no momento, dentre os quais se destacam os seguintes:

1.ª Secção:

DEPOSITO DE GRAVATAÍ — Construção de um dormitorio para o pessoal.

3.ª Secção:

DEPOSITOS DE CACEQUÍ E ALEGRETE — Instalação de portas metalicas na boca de descarga dos silos da nova carvoeira de Cacequí, destinada ao fornecimento rapido de carvão ás locomotivas e que serão postos em serviço em 1934.

Montagem de um secador de areia no posto de visita de São Gabriel, para fornecimento ás locomotivas.

Construção de uma casa para a moradia do Chefe do Deposito, em Alegrete.

DEPOSITO DE URUGUAIANA — Instalou-se uma oficina provisoria, movida por um locomovel a vapor, dotada de um torno mecânico, uma plaina horizontal, uma maquina

de furar, uma serra circular, uma forja com o respectivo ventilador e um dinamo para carregar as baterias dos carros de passageiros.

Ao mesmo tempo, melhoraram-se as condições de alojamento do pessoal e da carpintaria.

Com essas medidas, foi possivel atender convenientemente a conservação das locomotivas que trabalham na linha de Quaraim a São Borja.

5.ª Secção:

DEPOSITO DE PASSO FUNDO — Montagem de um torno mecânico, medindo 1450 mm. entre pontes.

Ampliação da secção de lubrificantes e proseguimento do calçamento, a paralelepipedos de madeira, da secção de maquinas-ferramentas.

Tratamento dágua e lavagem de caldeiras pelo sistema Dearborn

Em agosto de 1933, foi iniciado na Viação Ferrea o tratamento dágua e a lavagem de caldeiras pelo sistema Dearborn, de acôrdo com o contrato firmado entre a Viação Ferrea e a Dearborn Chemical Company.

O referido contrato abrange o prazo de um ano e se limita ao tratamento dágua de alimentação das caldeiras das locomotivas e maquinas fixas, da 2.ª Secção de Tração.

O tratamento foi iniciado em agosto e em 31 de dezembro estavam em tratamento as águas de alimentação de 76 caldeiras.

Nesse curto prazo, já se poude verificar que o uso das fórmulas 209 e 300, respectivamente para tratamento dágua fornecida aos tenderes e para a desincrustação das caldeiras, apresentou apreciaveis resultados.

Assim, as caldeiras estacionarias e as das locomotivas alcançaram e têm se mantido no mais satisfatorio estado de limpeza; as lavagens de caldeiras, que eram, anteriormente, efetuadas de 8 em 8 dias, passaram a ser feitas de 30 em 30 dias e a vaporização manteve-se em plena eficiencia.

Ainda é cedo para se apreciar a redução de despesas com a reparação de caldeiras nas oficinas, o que, entretanto, se espera alcançar futuramente, seja pela paralização do progresso dos estragos já existentes pelo uso de água não tratada, seja impedindo a formação de novas avarias nas chapas, tubos e estais das caldeiras.

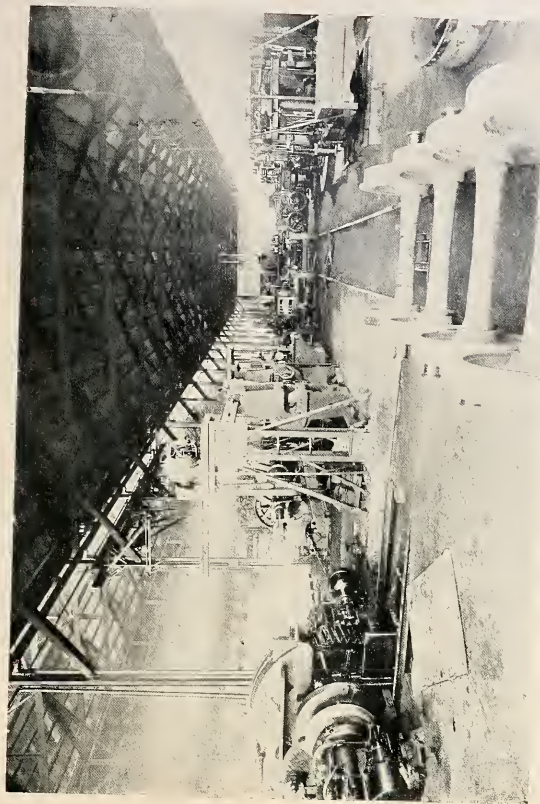
O serviço de tratamento ora circunscrito á 2.ª Secção,

será extendido ás locomotivas destacadas nas demais secções, logo que sejam conhecidos os resultados das análises de água que estão sendo progressivamente feitas pela Dearborn Chemical Company.

Transporte de médicos em automoveis da Caixa de Aposentadorias e Pensões

Em virtude de um acôrdo celebrado entre a Viação Ferrea e a Junta Administrativa da Caixa de Aposentadorias e Pensões, o transporte de médicos em automoveis de linha, que havia sido suspenso por medida de economia, foi reiniciado, em janeiro de 1933, com sete automoveis de linha pertencentes á Caixa de Aposentadorias e Pensões, e que passaram a ser reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão.

Era a seguinte a situação dos autos em 31 dezembro de 1933:

Número do auto	Estado de conservação	Localização	Observações
21	Mau	Cacequí	
22	—	Oficinas de S.ta Maria	Aguardando reparação
23	Mau	Montenegro	Imobilizado
24	Bom	Bagé	
25	Mau	Montenegro	
26	Bom	Alegrete	
27	—	Oficinas de R. Grande	Em reparação
28	—	Oficinas de S.ta Maria	Aguardando reparação
29	—	Oficinas de S.ta Maria	Em reparação
30	Bom	Ivo Ribeiro	
31	Bom	Couto	
32	Bom	Passo Fundo	
33	Bom	Cruz Alta	
34	—	Oficinas de R. Grande	Em reparação
36	Bom	Santa Maria	
37	—	Oficinas de S.ta Maria	Em reparação

Outra vista da secção de torneagem e ferração de bandagens
Ao fundo a secção de ferraria — Oficinas do Quilometro Tres

A conservação e a condução desses veículos ficaram a cargo dos Depositos, sob a fiscalização dos srs. Inspetores de Tração, sendo de notar que o serviço de transporte de médicos, em 1933, decorreu com regularidade, registando-se, apenas, alguns acidentes, num percurso total de 98.733,855 quilometros, aliás provenientes de causas estranhas, pois todos eles se deram em virtude de animais ou obstaculos apanhados, de imprevisto, no leito da linha.

As despesas com a reparação, conservação e condução desses autos, que havia sido orçada, pela 3ª Divisão, em 54:000$000, atingiram sómente a 49:139$400, conforme discriminação constante do quadro a seguir, no qual estão tambem incluidos os dados mais importantes, referentes a esse serviço.

Despeporte de médicos em 1933

Número do auto	Percurso efetuad	ILOMETRO		DESPESA	
		ICANTE	Despesa com a conservação e com a condução	Gasolina, oleo. conservação e condução	Por quilometro percorrido
		Custo			
	kn				
21	11.125,	0$049	0$056	2:365$200	0$212
22	—	—	—	4$000	—
23	—	—	—	—	—
24	6.085,	0$056	0$102	1:694$600	0$278
25	11.567,	0$039	0$038	2:011$300	0$173
26	785,	0$072	0$032	178$400	0$227
27	1.274,	0$045	0$110	423$500	0$332
28	—	—	—	158$200	—
29	6.932,	0$037	0$050	1:203$200	0$173
30	11.754,	0$043	0$037	2:288$600	0$194
31	5.410,	0$007	0$035	736$700	0$136
32	12.091,	0$025	0$005	1:654$000	0$136
33	13.788,	0$016	0$041	2:128$800	0$154
34	7.650,	0$042	0$080	1:830$500	0$239
36	10.268,	0$011	0$061	1:606$200	0$156
37	—	—	—	—	—
Total	98.733,	0$033	0$049	18:283$200	0$185

A despesa com a

291 a 296

A despesa com a reparação e conservação dos automoveis de linha, para o serviço médico, será ainda menor em 1934, tendo em vista que as reparações realizadas em 1933 foram de grande monta em virtude do estado em que se encontravam esses autos.

INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Continuaram sem alteração os serviços afétos á Inspetoria do Material Rodante os quais foram executados com regularidade.

Em 31 de dezembro de 1933, a Inspetoria, com séde em Santa Maria, contava com 95 empregados, distribuidos pelo escritorio da Inspetoria e postos de visita de Santa Maria e Pinhal.

V PARTE

4.ª DIVISÃO (VIA PERMANENTE)

LINHAS E EDIFICIOS

VIA PERMANENTE

4.ª DIVISÃO

DESPESAS

A despesa total da Via Permanente, em 1933, atingiu a importancia de 17.235:255$240, discriminada como segue:

Pessoal	8.469:070$000
Material	8.766:185$240
Total..........	17.235:255$240

Em 1932, a despesa foi de 15.967:519$090, sendo:

Pessoal	9.232:551$880
Material	6.734:967$210

Verifica-se, assim, que em 1933 houve, em relação ao ano anterior, um excesso na verba **Material**, de 2.031:218$030 e um decrescimo na verba **Pessoal**, de 763:481$880, donde se tem um aumento de 1.267:736$150, sobre a despesa de 1932.

Esse excesso é justificado não só pela despesa verificada e não prevista, com a encampação das linhas da Brazil Great Southern, como tambem pelo elevado número de dormentes empregados na conservação da linha.

Em 1933 foram substituidos 657.430 dormentes, ou seja, mais 216.406 do que em 1932.

A despesa com esse excesso e com a encampação da B. G. S. atingiu a 2.748:755$200.

No quadro a seguir estão discriminadas as despesas de custeio em todos os seus titulos:

comparada com as de 1932

Núme... da co...	1933 Total	DIFERENÇAS PARA Mais	Menos	Média mensal do ano de 1933
	1.235:722$820	36:335$010	—	102:976$901
	72:207$700	20:741$960	—	6:017$308
	888:393$600	—	192:611$640	74:032$800
	4.184:689$070	—	208$070	348:724$089
	7:179$300	—	5:597$600	598$275
	597:086$900	166:613$800	—	49:757$000
	16:603$300	—	6$700	1:383$608
	5.810:033$600	2.161:060$800	—	484:169$000
	—	—	834$000	—
	310:626$200	57:021$900	—	25:885$516
	277:333$590	167:601$500	—	23:111$132
	443:456$090	—	149:874$390	36:954$674
	25:541$000	—	10:028$670	2:128$416
	668:951$320	21:563$050	—	55:745$944
	432:390$300	96:496$760	—	36:032$526
	371:193$770	—	354:831$810	30:932$815
	321:479$560	139:263$470	—	26:789$964
	872:036$200	—	242:977$100	72:669$684
	700:330$920	—	641:992$120	58:360$910
	17.235:255$240	1.267:736$150	—	—
	1.436:271$270	105:644$679	—	1.436:271$270
	5:703$261	419$502	—	—
	475$272	34$958	—	—

NC

303 a 308

Estação de Rio Grande
Reservatorio de concreto armado, com capacidade de 200 metros cubicos

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO

A extensão das linhas simples em trafego, em 31 de dezembro de 1933, era de 3.022kms,60533, discriminada como segue:

	kms.
Linha de Santa Maria a Porto Alegre........	390,65063
Linha de Santa Maria a Uruguaiana........	374,32075
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos....	532,10446
Linha de Cacequí a Rio Grande..............	490,03703
Ramal de Entroncamento a Santana..........	158,56370
Ramal de Barra do Quaraim a São Borja......	299,46700
Ramal de Montenegro a Caxias..............	116,59151
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara..........	53,11000
Ramal de Taquara a Canela.................	58,00000
Ramal de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves..	19,30000
Ramal de Margem do Taquarí a Margem......	2,10845
Ramal de Couto a Santa Cruz................	30,31145
Ramal de Cachoeira a Paredão..............	3,29200
Ramal de Dilermando de Aguiar a Jaguarí....	80,62020
Ramal de Alegrete a Quaraí.................	57,00000
Ramal de Cruz Alta a Giruá................	152,28760
Ramal de São Sebastião a Dom Pedrito......	57,20000
Ramal de Basilio a Jaguarão...............	113,60000
Ramal de Pelotas a Pelotas Fluvial..........	2,98950
Ramal de Junção a Vila Siqueira............	17,28105
Ramal de Ildefonso Pinto a Pedra Redonda..	13,77000
Total.........................	3.022,60533

Como se vê do relatorio anterior, a extensão das linhas simples em trafego, em 31 de dezembro de 1932 era de.... 2.709,36833 quilometros.

Houve, pois, um acrescimo de 313,237 quilometros, proveniente da encampação da Estrada de Ferro de Barra do Quaraim a São Borja (antiga B. G. S.) e da Estrada de Ferro do Riacho (Ildefonso Pinto a Pedra Redonda), respectivamente com 299,467 quilometros e 13,770 quilometros.

DESVIOS

Pertencentes á estrada — A extensão destes desvios, em 1.º de janeiro de 1933, era de 286kms,86376. Durante o ano foram construidos novos desvios e aumentados outros já existentes num total de 44kms,12694, para atender melhor ás necessidades do trafego com aumento de linhas nos recintos

e entre as estações, de modo a reduzir os atrazos na circulação dos trens em virtude de cruzamentos.

Com os acrescimos mencionados, a extensão total dos desvios pertencentes a estrada, em 31 de dezembro de 1933, passou a ser de 330kms,99070.

Pertencentes a particulares — Em 31 de dezembro de 1933 a extensão total de desvios particulares, levando-se em conta as demolições, construções e aumentos, era de...... 40kms,72110.

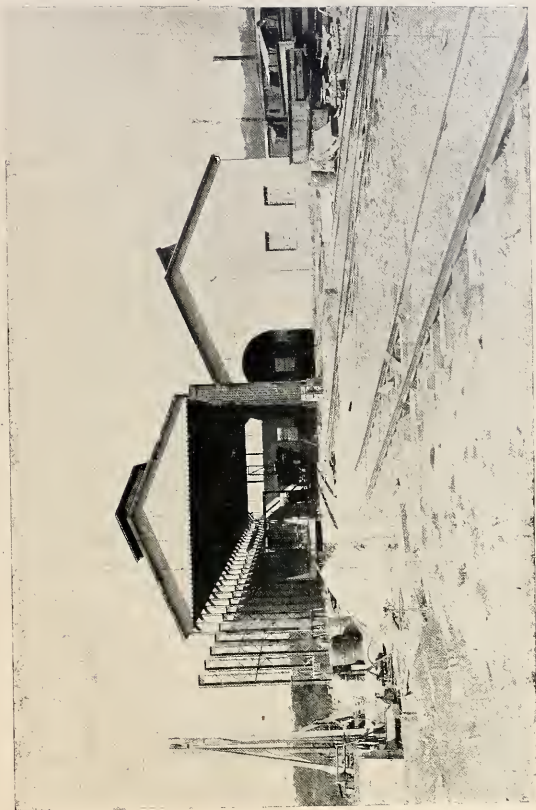
TRABALHOS EXECUTADOS NA LINHA

Durante o ano de 1933, os diversos trechos da rêde, tanto os principais como os ramais, se conservaram em bôas condições. O ramal de Basilio a Jaguarão teve seu estado de conservação melhorado com o emprego intensivo de lastro de pedra britada e pelo reforço do número de dormentes por quilometro.

O ramal do Riacho e as linhas da extinta Brasil Great Southern, incorporados a Viação Ferrea, respectivamente, em julho e setembro de 1933, estavam com a linha em muito máu estado de conservação, sem lastro e com elevada percentagem de dormentes pôdres. Com as providencias tomadas, os referidos trechos melhoraram suas condições, tendo sido atacada com intensidade a substituição de dormentes, colocação de lastro e outros.

1) **Emprego e substituição de trilhos** — Durante o ano de 1933 foram substituidos na linha, por gastos ou quebrados, 472 trilhos de diversos tipos, numa extensão total de 4kms,640, e nos desvios das estações 115 trilhos numa extensão de 1kms,13950.

A situação atual da rêde, pelos tipos de trilhos, é a seguinte:

	kms.
Trilhos tipo 16,50 kgs..........	5,6550
Trilhos tipo 20,00 kgs..........	946,2541
Trilhos tipo 23,00 kgs..........	457,3376
Trilhos tipo 25,00 kgs..........	389,2038
Trilhos tipo 30,00 kgs..........	130,4287
Trilhos tipo 32,24 kgs..........	962,1921
Trilhos tipo 37,00 kgs..........	130,6140
Trilhos tipo 45,00 kgs..........	0,9200
Total.............	3.022,6053

Vista geral das novas Oficinas de Pontes, situadas no Quilometro Tres (Smé a Paé)

A extensão total com trilhos de 16,50, 20 e 23 kgs. atinge, como se verifica acima, a 1.409kms,2467. Esses trilhos precisam ser substituidos por outros de perfil mais reforçados de modo que a circulação de trens pesados se faça com mais segurança e se obtenha uma despesa de custeio mais baixa com a conservação da linha.

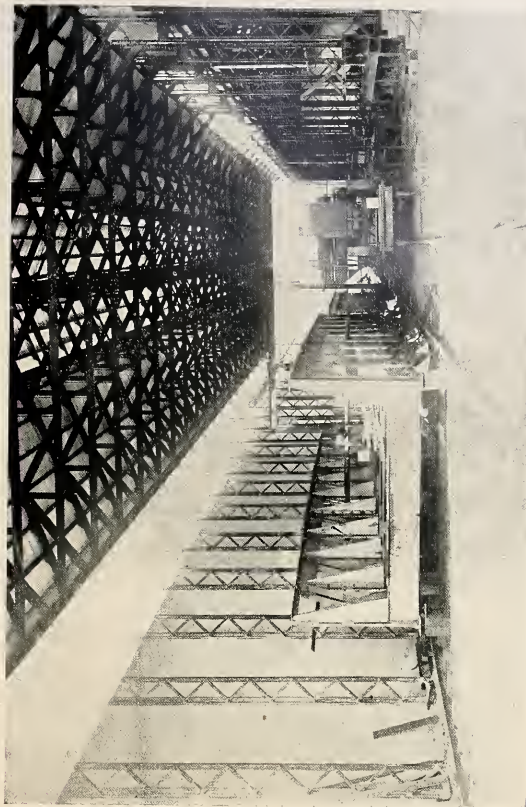
Como já acentuou esta Diretoria no relatorio de 1932, carecem de cuidados especiais e urgentes, os trechos de Carlos Barbosa a Caxias, de Passo Fundo a Marcelino Ramos e de Cacequí a Bagé, numa extensão total de 440 quilometros aproximadamente, cujos trilhos, principalmente nos dois primeiros trechos, estão prestes a atingir o seu limite maximo de resistencia.

2) **Conservação da linha** — Em 1933 foram executados os seguintes trabalhos de conservação ordinaria:

Nivelamento	1.351.664,00	metros lineares
Desgolpeamento	235.950	golpes
Repregação da linha......	1.062.581,00	metros lineares
Capinas	28.465.373,00	metros quadrados
Roçadas	8.288.193,00	metros quadrados
Limpeza de valetas........	1.888.563,00	metros lineares

O quadro que segue discrimina todos esses trabalhos pelos diversos trechos desta rêde:

Trabalhos de conservação executados nos diferentes trechos, durante o ano de 1933

DESIGNAÇÃO	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Represgação ml.	Capinas m^2	Roçadas m^2	Limpeza de valetas ml.
Santa Maria-Porto Alegre	221.285	54.120	143.736	4.097.852	1.881.145	392.972
Santa Maria-Uruguaiana	155.604	28.752	149.696	3.911.750	514.900	199.806
Santa Maria-Marcelino Ramos	253.259	33.523	328.106	5.227.601	780.744	278.522
Cacequí-Rio Grande	267.529	32.941	129.546	5.145.504	604.720	479.695
Entroncamento-Santana	54.796	8.052	37.743	1.733.936	526.150	61.130
Montenegro-Caxias	43.451	9.455	33.665	2.357.800	1.387.040	85.675
Rio dos Sinos-Taquara	21.993	12.024	24.055	746.840	378.000	40.650
Taquara-Canela	23.740	7.703	13.747	513.400	1.661.580	23.710
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	2.870	1.249	5.890	423.650	101.400	22.660
Ligação-Margem	2.160	540	3.595	23.750	—	1.500
Couto-Santa Cruz	14.256	3.126	6.816	391.650	44.900	25.270
Dilermando Aguiar-Jaguarí	20.263	2.143	27.577	952.200	219.960	39.225
Alegrete-Quaraí	15.819	3.358	12.479	225.300	3.600	14.040
Barra de Quaraí-Itaquí	25.764	3.251	16.192	81.020	400	6.110
Itaquí-São Borja	7.727	3.588	13.779	92.500	1.800	12.720
Cruz Alta-Giruá	70.839	12.726	69.307	1.441.300	81.800	43.116
São Sebastião-Dom Pedrito	13.875	4.255	7.594	391.130	12.618	54.909
Bazilio-Jaguarão	129.264	10.498	32.610	639.590	73.286	105.253
Pelotas-Pelotas Fluvial	830	45	490	5.600	—	—
Junção-Vila Siqueira	3.830	4.014	1.930	59.400	—	—
Ildefonso Pinto-Pedra Redonda	2.510	587	4.028	3.600	14.150	1.600
Totais	1.351.664	235.950	1.062.581	28.465.373	8.288.193	1.888.563

Vista interna do pavilhão das novas Oficinas de Pontes, situadas junto as Oficinas do Quilometro Tres

3) **Substituição de dormentes** — Foram substituidos em 1933, nas diversas linhas, 657.430 dormentes, os sejam mais 216.406 que em 1932.

A média quilometrica de dormentes substituidos foi de 217,51, contra 162,79 em 1932, havendo, portanto, um acrescimo de 54,75 dormentes por quilometro.

As despesas com a substituição de dormentes atingiram, durante o ano, a importancia de 6.407:120$500, compreendendo:

Material	5.810:033$600
Pessoal	597:086$900
Total...........	6.407:120$500

Os 657.430 dormentes empregados, discriminam-se como segue:

De madeira, standard...........	589.044
De madeira, para pontes.........	5.670
De madeira, para desvios........	3.961
De aço	58.755
Total.................	657.430

O ramal do Riacho foi recebido da Prefeitura de Porto Alegre com 93 % dos dormentes em máu estado e as linhas da Brasil Great Southern com cerca de 60 %.

Em 1933 não houve aquisição de dormentes de aço. Os 58.755 dormentes de aço empregados em 1933, são do saldo restante de 1932.

O quadro seguinte, discrimina o emprego de dormentes nas diversas linhas, ramais e residencias:

Casa de moradia do engenheiro residente de Cruz Alta

4) **Lastramento da linha** — Este importante serviço continua a merecer especial cuidado desta Diretoria que está interessada em aumentar, tanto quanto possivel, os trechos lastrados com pedra britada.

A extensão total da linha com lastro de pedra britada atinge já a 985,492 quilometros, incluindo-se neste total 131.702 quilometros de linha com cascalho especial, correspondente ao trecho de Alegrete a Uruguaiana.

O avançamento em 1933 foi pois de 114,950 quilometros, discriminado da seguinte forma:

Santa Maria a Porto Alegre......	49.370 metros
Santa Maria a Uruguaiana.......	6.173 metros
Santa Maria a Marcelino Ramos..	21.005 metros
Cacequí a Rio Grande............	8 metros
Entroncamento a Santana........	40 metros
Rio dos Sinos a Taquara..........	15.780 metros
Taquara a Canela	2.885 metros
Dilermando a Jaguarí............	22 metros
Cruz Alta a Giruá................	1.135 metros
São Sebastião a D. Pedrito........	570 metros
Basilio a Jaguarão...............	17.962 metros
Total....................	114.950 metros correntes.

Além disso, foi completado o lastramento em varios trechos, numa extensão de 58.254 metros correntes.

O progresso que se vem observando, de ano para ano, no serviço de lastramento com pedra britada, desde 1929, é o seguinte:

	kms.
Em 1929	54,217
Em 1930	83,936
Em 1931	105,339
Em 1932	120,301
Em 1933	114,950

Estiveram em atividade 9 pedreiras, incluidas as pedreiras de Capão do Leão da Cia. Americana de Pavimentação, que fornece pedra para o ramal de Jaguarão e a de Amaral Ribeiro que é contratada.

A produção de pedra britada atingiu ao total de: 169.251^{m3},022 metros cubicos de pedra contra 163.952^{m3},188 em 1932, ou sejam mais 5.298^{m3},834.

A despesa com esse serviço se elevou a 1.408:495$235, contra 1.485:087$766 em 1932, verificando-se assim, uma redução de 76:592$531 que é explicada pelo menor custo unitario da pedra britada.

O custo médio do metro cubico de pedra britada foi de 8$322, contra 9$058 em 1932, ou sejam menos $736 por metro cubico.

O quadro a seguir detalha minuciosamente a produção e despesas com as pedreiras.

A nova ponte sobre o Rio Pardo que substituiu a ponte antiga (á direita)

Linha de Santa Maria a Porto Alegre

5) **Aparelhos de desvio** — Atingiu a 37 o número total de aparelhos de desvio que por se acharem gastos ou imprestaveis, foram substituidos.

Os novos aparelhos de desvio colocados são dos seguintes tipos:

De 20 kgs.	10 aparelhos
De 23 kgs.	9 aparelhos
De 32 kgs.	17 aparelhos
De 37 kgs.	1 aparelho
Total	37 aparelhos

6) **Obras de arte** — Em 1933, atingiu a 280 o número total de construções, reforços, reconstruções, reparações e pinturas de obras de arte, em geral.

Prosseguiram destacadas as turmas que se vêm entregando aos cuidados sistematicos da conservação e reforço das obras de arte, conforme está exigindo o desenvolvimento do trafego e o decorrente aumento do peso das unidades de tração.

Durante o ano de 1933 foram montadas no proprio local das obras, as seguintes pontes:

Linha de Santa Maria a Porto Alegre

Km. 150,930 — 3 superstruturas metalicas de 12m,80 de vão
Km. 155,478 — 2 superstruturas metalicas de 12m,80 de vão
Km. 178,960 — 2 superstruturas metalicas de 21m,00 de vão
Km. 214,956 — 3 superstruturas metalicas de 12m,80 de vão
Km. 268,680 — 1 superstrutura metalica de 40m,80 de vão
Km. 353,899 { 2 superstruturas metalicas de 8m,00 de vão
2 superstruturas metalicas de 23,m80 de vão

Linha de Santa Maria a Uruguaiana

Km. 351,305 — 1 superstrutura metalica de 25m,60 de vão

Além das pontes acima indicadas, foram reforçadas "in loco" 17 pontes, sendo 10 de 8m,60 de vão, estrado superior, 3 de 8m,65 de vão, estrado inferior e 4 de 10m,70 de vão, estrado inferior.

Toda a ferragem empregada no reforço destas 17 pontes foi preparada nas oficinas da 4.a Sub-Divisão.

A ponte metalica de 29 metros de vão, do ramal do Riacho, e que se encontrava em máu estado, foi tambem reparada nas mesmas oficinas.

Pela secção de pontes, foram ainda organizados em 1933, varios prejétos com os respectivos calculos e os orçamentos completos.

7) **Balanças** — Funcionaram normalmente as balanças de pesagem de vagões existentes nas diversas linhas. Houve necessidade de reparação nas 13 balanças existentes.

8) **Bretes (embarcadoiros de animais)** — Mantiveram-se em bom estado de conservação, satisfazendo perfeitamente os fins a que se destinam.

9) **Giradores** — Conservaram-se em bom estado os 13 giradores existentes na rêde, permanecendo inalterada a sua localização.

10) **Triangulo de reversão** — Não houve construção nem alterações nos 50 triangulos de reversão existentes, cuja conservação foi normal.

11) **Cercas** — Foram feitas reparações comuns nas cercas marginais da linha, num total de 2.476,497 metros lineares. Os trabalhos novos, isto é, construções e reconstruções atingiram a 168.493 metros lineares, ou sejam mais 78.622 metros do que em 1932.

12) **Desinfecção de casas de moradia** — Pelas seis turmas de desinfecção mantidas nas Residencias, foram realizadas durante o ano, 156 desinfecções em edificios.

13) **Edificios e dependencias** — O quadro publicado a seguir, detalha por linhas e por especie, os principais serviços executados nos edificios a cargo da Via Permanente, pelas diversas turmas de operarios das Residencias.

Vista da nova ponte (á esquerda) e da ponte antiga (á direita) sobre o Rio Pardo,
na linha de Porto Alegre a Santa Maria

14) **Instalações hidraulicas** — Manteve-se normalmente a conservação dos pulsometros, bombas a vapor, a motor e a mão.

Durante o ano relatado foram substituidas e removidas 40 bombas e 13 caldeiras e motores.

A razão principal dessa movimentação extraordinaria de maquinas foi a seca que assolou a zona da serra, principalmente entre Coxilha e Pinheirinhos e a zona do litoral, nos meses de maio e junho.

A situação geral das instalações hidraulicas melhorou, embora ainda haja certa dificuldade para substituir caldeiras, bombas e motores que se encontrem em máu estado.

Em Santo Amaro, no Km. 106 (S. Angelo) e em Capão do Leão, substituiram-se as bombas a mão por pulsometros.

Em Santana foi mantido um grupo elétrico, ficando o grupo a vapor para reserva.

No ramal Quaraim-Itaquí-São Borja foram substituidas varias bombas.

Em Alegrete foi mantida a antiga bomba a vapor, completamente reformada e mais um pulsometro.

Em 15 instalações foram assentados ou substituidos novos encanamentos.

Com a montagem de mais alguns hidrantes automaticos, ficou esta rêde com 35, distribuidos da seguinte forma:

Santa Maria a Porto Alegre.....	14	hidrantes automaticos
Santa Maria a Marcelino Ramos	11	hidrantes automaticos
Santa Maria a Uruguaiana......	4	hidrantes automaticos
Cacequí a Rio Grande..........	6	hidrantes automaticos
Total..............	35	

Foram colocadas 10 caixas, nos seguintes locais: Klm. 322 (Marcelino Ramos), Cruzinha, São Sebastião, Klm. 72 (Jaguarí), Klm. 574 (Rio Grande), Klm. 57 (Marcelino Ramoś), Alto da União, Xarqueada B. Gonçalves, Bôa Vista do Erechim e no rio Passo Fundo, sendo que esta última foi retirada logo que terminou a seca.

Foram desmontadas e retiradas 8 caixas nos seguintes locais: Klm. 362 (Uruguaiana), Caxias, Klm. 72 (Jaguarí), Klm. 80 (Porto Alegre), Klm. 57 (Marcelino Ramos), Alto da União, Recreio (Bento Gonçalves) e no rio Passo Fundo.

Foram pintadas 21 caixas e 11 casas de bombeiros.

Foram feitas 8 instalações novas, sobresaindo as de Cruzinha, Klm. 322 (Marcelino Ramos), Povo Novo e um reservatorio de cimento de 200 metros cubicos, em Rio Grande.

As instalações de Alto da União e Jacuí foram dotadas de sinalização elétrica, ficando, assim, esta rêde com 30 instalações nestas condições.

Com o intuito de melhor assegurar o abastecimento de água nos locais de maior importancia, procurou-se dotar algumas instalações com suprimento de água das Prefeituras.

Acham-se nestas condições: Rio Grande, Pelotas, Santa Maria, Cruz Alta, Uruguaiana, Itaquí, Bagé, Alegrete e Caxias.

Houve em 1933, apenas 10 acidentes nas instalações hidraulicas, ocasionando o atrazo de 9 trens por tal motivo.

A quantidade de água abastecida a todos os trens atingiu a 2.568.761 metros cubicos, ao preço médio de $284 por metro cubico, conforme se verifica pelo demonstrativo abaixo:

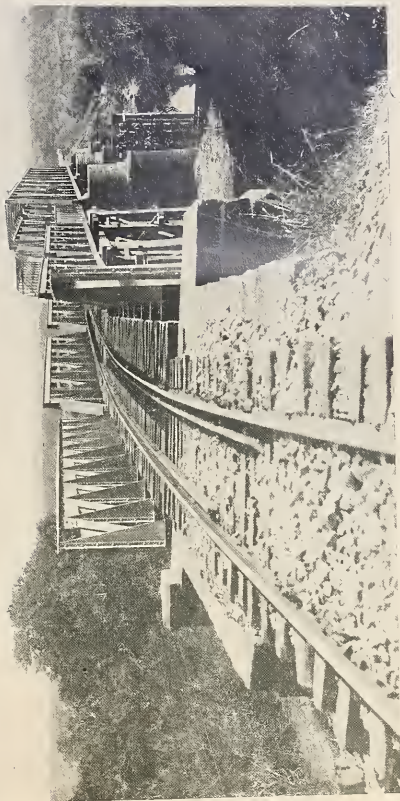
Volume de água bombada em 1932...	2.484.009 m^3
Volume de água bombada em 1933...	2.568.761 m^3
Diferença para mais........	84.752 m^3
Despesa total realizada em 1932.....	718:906$000
Despesa total realizada em 1933.....	730:982$000
Diferença para mais........	12:076$000
Custo do metro cubico em 1932.......	0$289
Custo do metro cubico em 1933.......	0$284
Diferença para menos.......	0$005

15) **Trens de lastro** — Com a incorporação de novos ramais a esta rêde, o número de trens de lastro, a cargo da Via Permanente, passou a ser de 34, a saber:

18 empregados no lastramento com pedra britada e
16 empregados nos trabalhos de conservação da linha.

CADASTRO

A secção de Cadastro realizou durante o ano relatado, os seguintes trabalhos:

2 plantas de estações
80 mapas de esboço da carta geografica do Estado
25 plantas de desapropriação (3 vias cada uma).

Substituição da ponte sobre o Rio Pardo. A' esquerda vê-se a ponte antiga e á direita a ponte nova — Linha de Santa Maria a Porto Alegre

FABRICAÇÃO DE TUBOS DE CIMENTO

Continuou funcionando normalmente a fabrica de tubos de cimento, no Klm. 3,700, da linha de Santa Maria a Porto Alegre.

O total de tubos, de diferentes tipos, fabricados em 1933 foi de 3073, contra 2184 em 1932, ou sejam mais 889.

As despesas realizadas com esse serviço são comparadas como segue:

Em 1932	95:417$129
Em 1933	94:585$860
Menos em 1933....	831$269

Apesar da produção em 1933 ser superior a do ano antecêdente, a despesa foi menor em virtude da redução de preços verificados no cimento, no ferro e no areião.

AUTOS DE LINHA

Os automoveis de inspeção de linha, percorreram no ano relatado 161.138 quilometros, contra 185.333 em 1932, ou sejam menos 24.195 quilòmetros.

As despesas realizadas foram:

Em 1932	78:787$301
Em 1933	61:903$419
A menos em 1933....	16:883$882

O custo médio por quilometro foi de $384 contra $425 em 1932.

VARIANTES

Continuou a cargo da 4.ª Divisão a construção das variantes da linha da Serra, entre Pinhal e Cruz Alta.

O avançamento do serviço é lento, mantendo-se apenas uma turma de 100 homens para tal fim.

Foram atacados no ano relatado os trechos entre os Klms. 45 e 59.

VI PARTE

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

5.ª DIVISÃO

A 5.ª Divisão que superintende os serviços de estudos e construções de linhas novas, embora prevista pelo Regulamento aprovado pelo decreto 4.009, de 24 de janeiro de 1928, sòmente no ano relatado foi creada, de acôrdo com o despacho de 29 de junho de 1933, do sr. general Interventor.

Tratando-se, portanto, de um serviço novo nesta Viação Férrea, julguei conveniente transcrever na integra, o relatorio apresentado a esta Directoria, pelo respectivo Chefe da Divisão, engenheiro Manoel Coelho Parreira.

Sr. Eng.º Diretor Geral

Tenho a honra de passar ás vossas mãos, como me cumpre, o relatorio dos trabalhos executados durante o exercicio de 1933, e superintendidos pela Divisão de Estudos e Construção da Viação Ferrea.

CREAÇÃO DA 5.ª DIVISÃO

Desde a época da encampação da Viação Ferrea pelo Governo do Estado, em 1920, se fazia sentir a necessidade cada vez mais imperiosa, da regeneração gradativa das linhas ferreas que a integravam.

Deante do estado de desmantelo a que haviam chegado os serviços ferroviarios no Estado, póde-se afirmar, sem exagêro, que esse era o problema maximo a resolver, porque dele dependia, sem duvida alguma, o desenvolvimento e aperfeiçoamento do trafego, grandemente atrofiado pelas condições técnicas dos traçados das nossas principais linhas, quasi todas estudadas e construidas em fins do seculo passado, quando o progresso do Rio Grande era ainda incipiente.

Não comportavam mais elas, mesmo na hipotese de serem excelentemente conservadas, o pesado e rapido trafego exigido pelas condições de vida e riqueza da atualidade.

O espirito economico que presidiu entre nós a construção das linhas ferreas, apesar de defensável até certo ponto, conduziu-nos a situação de constatar a paralização do desenvolvimento de certas zonas do Estado, ocasionada pela ineficiencia e insuficiencia dos meios de transporte, fáto aliás verificado em quasi todo o Brasil, como bem acentúa, o engenheiro Autran Dourado em trabalho recente.

O regime da garantia de juros, com as desvantagens que lhe são inerentes, agravadas ainda na maioria dos casos pela sua má e abusiva aplicação, foi um dos grandes fatores desse mal. As companhias de estradas de ferro que se formaram sob a tutéla dessa politica, procuravam lucros até na construção, sem se preocuparem com o que sucederia no futuro, originando-se daí, o vicio do estabelecimento de **linhas baratas**, mas de **trafego caro.**

"Era a construção leve pelas raspagens, sem que houvésse a articulação de centros tributarios fecundadores da corrente de escoamento suficiente, eram as linhas que serpenteavam ou esgalhavam-se pelas longas extensões, determinando um reduzido movimento de terra. E daí, a potencia de circulação se restringir a um minimo de massa escoada, que se retraía ou desaparecia, dado o custo de transporte entre afastados extremos trafegados." (Dourado).

Tal era a situação que se apresentava aos novos dirigentes da Viação Ferrea, como que a desafiar a sua capacidade de ação.

Urgia, pois, enfrentar o problema, com decisão e recursos, para o bem do Rio Grande.

A' administração esclarecida e fecunda do engenheiro Augusto Pestana, deve a Viação Ferrea, as mais belas e notaveis iniciativas no sentido da regeneração de suas linhas.

Infelizmente, as convulsões internas que abalaram nestes últimos 10 anos a vida do Estado, impediram a sua completa realização, paralizando por vezes, e afinal, definitivamente, a construção de diversas variantes, já em pleno andamento, por falta de numerario, que foi consumido nas operações militares para a manutenção da ordem publica.

Alguma cousa foi feita, no entretanto, e a semente lançada em terreno fertil, veiu agora germinar, promissora, nas vossas mãos, sob o amparo forte e resoluto do atual Governo do Estado, que, apesar de todas as dificuldades de ordem politica e economica, proprias da época que atravessamos, não regateou um só instante, o seu apoio decidido á obra de verdadeira remodelação que vindes imprimindo ao sistema ferroviario riograndense.

Em verdade, deve ser grato aos vossos sentimentos de gaúcho, ocupar o posto de dirigente da Viação Ferrea, nesta fase culminante da sua vida.

A creação da Divisão de Estudos e Construção, apesar de prevista pelo Regulamento aprovado pelo dec. 4.009, de 24 de janeiro de 1928, foi obra vossa.

Preencheu-se, assim, uma lacuna sensivel na administra-

ção da Viação Ferrea, que, com a nova Divisão, ficou equipárada ás grandes rêdes ferroviarias do País.

Possuimos agora o orgão técnico, cuja função precípua é corrigir as conhecidas deficiencias dos traçados das nossas linhas, pela construção de variantes cujas condições técnicas sejam compativeis com as exigencias do moderno trafego ferroviario, e, estudar e construir novas linhas e ramais, destinados a atender zonas ainda não contempladas de meios de transporte barato e eficiente.

E' toda uma obra de grande envergadura, para cuja consecução, são necessarios não sómente recursos materiais de monta e pessoal técnico habilitado, como principalmente, uma firme e bem orientada politica administrativa, que procure fixar, por meio de estudos prévios, tão completos quanto possivel, as linhas gerais e secundarias do problema dos transportes no Estado.

Cabe assim, á 5.ª Divisão, pela natureza das suas finalidades, a incumbencia de ocupar-se com esses estudos, de maneira a fornecer os elementos precisos para a orientação e decisão sobre as soluções que devam ser adotadas oportunamente.

A colocação mais ou menos facil da produção riograndense nos mercados consumidores internos e externos, depende visceralmente do fator transporte. A posição geografica do Rio Grande, colocado no extremo sul da Patria, faz resaltar ainda mais a importancia desse fator.

Ardua é assim, a tarefa que precisamos realizar, na defesa da nossa economia, ameaçada pela concorrência cada vez maior dos estados centrais, e todos os sacrificios serão plenamente justificaveis, desde que visem a solução racional do problema.

Membro que fostes, da comissão encarregada de elaborar as bases do plano de viação do Estado, bem conheceis as nossas necessidades em materia de transportes, e, desse conhecimento, estou seguro, resultarão os maiores beneficios para o crescente aperfeiçoamento da nossa rêde ferroviaria.

LINHA DE PORTO ALEGRE A SANTA MARIA

a) Variante Barreto-Gravataí

Inegavelmente, a obra de maior vulto atacada até a data presente, pelas administrações da Viação Ferrea, desde a encampação em 1920, é a construção da grande variante entre as estações de Barreto e Gravataí, na linha de Porto Alegre a Santa Maria.

Nenhum trabalho dos executados até aqui, trará como esse, imediatamente após a sua conclusão, resultados tão positivos e tão vultosos para a exploração da rêde.

Basta dizer-se que a viagem da Capital para os pontos extremos das fronteiras norte, oeste e sul do Estado, será reduzida de duas horas e meia, para fazer-se uma idéia dos beneficios de toda ordem que daí advirão.

Inicia-se, assim, com a construção da Variante Barreto-Gravataí, um ciclo de empreendimentos, ha muito necessario e desejado por todas as classes produtoras do Rio Grande.

Com esse trabalho, retoma a Viação Ferrea, a sã e patriotica politica administrativa da época da encampação, infelizmente interrompida pelos motivos apontados anteriormente.

Deixo de alongar-me, como era meu desejo, sobre as multiplas vantagens decorrentes da construção da Variante, por ser assunto já amplamente tratado por vós e que teve a mais larga publicidade e apoio, preferindo descrever apenas o que foi feito durante o exercicio relatado.

As obras estão em pleno andamento e ninguem tem reservas a fazer, sobre a sua indiscutivel utilidade.

Em 27 de junho do ano p. findo, contratou o Governo do Estado, com a Emprêsa Construtora Gruen & Bilfinger Ltd., o financiamento e a construção da Variante, valendo-se, dessa fórma, das disposições contidas no § 2.º da clausula I do Decreto 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que autoriza o Estado a fazer as operações de credito necessarias para a realização dos melhoramentos especificados na clausula IV do contrato aprovado pelo Decreto 15.438, de 10 de abril de 1922.

O pagamento dos trabalhos á Emprêsa, é feito, na fórma contratual, por meio de apolices de emissão especial, resgataveis em 15 anos, contados da data do recebimento da linha.

As despesas decorrentes do financiamento, serão atendidas com o produto da economia que resultará para a Viação Ferrea do trafego pela nova variante, economia essa calculada com parcimônia, em 87:500$000 mensais. Digo com parcimônia, porque um estudo recente procedido nesta Divisão, demonstrou a possibilidade de se elevar ela á quantia aproximada de 120 contos de réis mensais, levando-se em conta outros fatores que, por prudencia e cautela, certamente, não foram tomados em consideração para o calculo inicial.

Está assim, garantida, a operação de credito, com os recursos diretamente auferidos do melhoramento a executar.

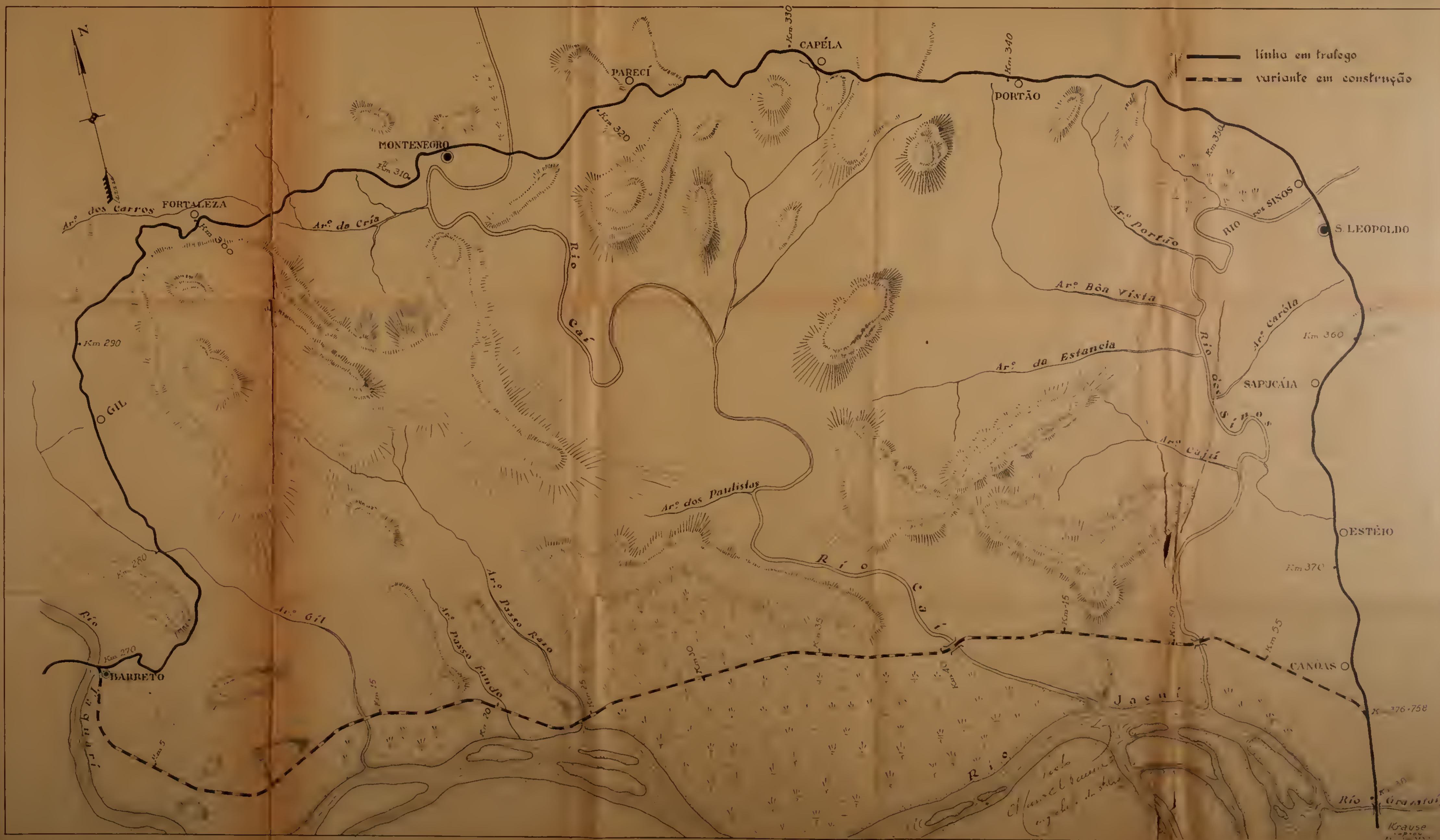
Quando não concorrem motivos de natureza muito especial, esta é, a meu vêr, a melhor e a mais acertada politica administrativa. Estou certo de que, da sua experiência, resul-

geral indicando
do da variante
eto – Gravataí
o á linha em trafego

V. F. R. G. S.

5ª Divisão

Escala 1:100.000

Esboço geral indicando o traçado da variante Barreto – Gravataí em relação á linha em trafego

tarão novas iniciativas que nos facultarão levar avante outros igualmente notaveis empreendimentos, tais como a construção da linha de Porto Alegre a Passo Fundo, via Bento Gonçalves e Alfredo Chaves, conclusão das variantes da linha de Porto Alegre a Santa Maria e da linha da Serra, linha de Cachoeira a Pelotas, etc.

Obrigou-se a Emprêsa Gruen & Bilfinger, a construir a Variante Barreto-Gravataí, de acôrdo com o projéto elaborado pela Viação Ferrea e já aprovado pelo Governo Federal.

A ação do tempo, porém, encarregou-se de fazer desaparecer os últimos vestigios da exploração primitiva, de fórma que foi necessario proceder-se a novos estudos, obedecendo á mesma orientação do anterior, e mantidas intactas as excelentes condições técnicas da linha, representadas pelos seguintes limites, sem precedentes na historia ferroviaria do Estado:

Raio minimo	1.000 metros
Rampa maxima	0,3%
Tangente minima	400 metros.

O traçado resultante desses estudos, além de mais curto, apresenta sobre o aprovado, sensivel economia no movimento de terras e no número de obras de arte de vulto.

Em virtude do tempo gasto nesses trabalhos de campo, acrescido como sempre acontece, do tempo empregado na adaptação inicial do pessoal técnico ás condições do meio ambiente, só foi possivel atacar os serviços da construção propriamente dita, no mês de setembro.

Até fins de dezembro do ano relatado, haviam sido executados os seguintes trabalhos:

1) Movimento de terras — 35.584 m.³
2) Roçado em capoeira — 19.919 m.²
3) Roçado em capoeirão de machado 70.463 m.²
4) Destocamento — 4.808 m.²
5) Construção de acampamentos para o pessoal técnico, depositos de materiais, etc.
6) Construção duma linha telefonica provisoria numa extensão de 21 quilometros.
7) Perfuração de varios poços de sondagem nos locais das obras d'arte.
8) Regularização de leitos de arroios.
9) Desvios de estradas de rodagem.
10) Abertura de valetas e drenos.
11) Construção de 2 pontes de madeira nas estradas de rodagem desviadas.

12) Construção de varios boeiros tubulares.
13) Todos os trabalhos de escritório inerentes ao projéto da linha e de grande número de obras d'arte.
14) Muitos outros serviços de pequena monta e que não exigem referencia especial.

A importancia total das folhas de liquidação mensais, relativas ao semestre de julho a dezembro, montou a:

778:026$250.

Esse total representa as despesas efetuadas pela Emprêsa Gruen & Bilfinger, com a construção da Variante, até 31 de dezembro, inclusive as comissões estabelecidas nas clausulas XII e XIV do contrato.

Acham-se atualmente em serviço na Variante do Barreto, cerca de 800 homens. São oito centenas de operarios, que se debatiam na crise de falta de trabalho, e que encontraram agora ocupação, graças a oportunidade oferecida pela construção da referida linha.

b) Variante de Couto a Barreto

Esta Divisão, em concordancia com as suas finalidades e desejando contribuir na medida das suas forças, para uma conveniente solução dos principais problemas da viação ferrea do Estado, elaborou um estudo, que vos será apresentado dentro de pouco tempo.

Nesse estudo são indicadas e justificadas algumas das linhas importantes a serem construidas — a linha ligando Porto Alegre ao nórte do Estado, por Bento Gonçalves e Alfredo Chaves e a linha unindo o centro do Estado a Rio Grande, por Cachoeira e Pelotas.

Julgamos ter comprovado a necessidade e acerto dessas linhas, no intuito de se obter transprotes racionais e economicos, depois de haver encarado os varios aspétos da questão, não esquecendo as suas relações dirétas com as possiveis soluções para o futuro dcs portos de mar do Estado, sobre os quais ainda não foi fixada escolha definitiva.

O que desse estudo, porém, resalta logo com toda nitidez, é a importancia da atual linha de Porto Alegre a Santa Maria, que crescerá sempre, sejam quais forem as decisões a adotar a respeito da questão dos portos e das futuras linhas a construir.

A relevancia da função dessa linha, como ligação entre

a Capital e o interior e as fronteiras do Estado, é inegavel, economica, social, politica e militarmente falando. O progresso do Estado, só fará crescer as exigencias para o trafego a ser processado por ela.

Si Porto Alegre fôr um dia ligada dirétamente ao Oceano, por meio dum canal, caberá á linha Santa Maria-Porto Alegre o encargo de tronco coletor principal do Estado.

Outrotanto sucederia, no caso de um porto em Torres, porque, nessa hipotese, necessitaria esta localidade de comunicação ferroviaria com Porto Alegre.

No caso mais provavel, ao menos para os proximos vinte ou trinta anos, de ser mantida uma unica saída para o mar, em Rio Grande, impor-se-á uma linha nova que ligue esse porto ao centro do Estado, em comunicação mais diréta e economica que a existente, via Cacequí e Bagé.

Essa nova ligação ferroviaria partiria de preferencia dum ponto conveniente, possivelmente Cachoeira, da linha de Porto Alegre-Santa Maria, que assumiria, assim, o papel de condutora do trafego dum e de outro lado de Cachoeira, principalmente do lado de Santa Maria.

Finalmente, novas linhas de penetração ou ramais, que o porvir exigirá para a serventia das duas grandes zonas que se estendem á direita e á esquerda da linha de Porto Alegre a Santa Maria, nesta virão fatalmente apoiar-se.

Associando-se, pois, tantos motivos que evidenciam a sua importancia e utilidade proxima e remota, é certo que o capital a inverter no sentido de torná-la eficiente e economica na sua utilização, terá o melhor dos empregos.

Em bôa hora autorizastes o inicio dos estudos de campo, tendentes a corrigir as deficiencias do traçado da referida linha no trecho de Couto a Barreto, o mais pesado de toda a sua extensão.

Neste momento estamos procedendo a um reconhecimento geral de relativa precisão, entre aqueles dois pontos, e, as noticias que já possúo, são de molde a esperar-se resultados grandemente animadores.

Logo que fique terminado o reconhecimento e seja por vós aprovado o ante-projéto da variante que merecer a vossa preferencia, enviarei para o campo uma turma de exploração, encarregada de fixar no terreno, a diretriz mais conveniente ao futuro traçado.

Éssa variante, em prosseguimento á que está em construção entre Barreto e Gravataí, dará lugar a que uma secção inteira da linha Portó Alegre-Santa Maria, compreendida entre Gravataí e Couto e com a extensão atual de 205 quilometros,

fique radicalmente remodelada, constituindo isso um grande e decisivo passo no sentido da regeneração completa dessa linha.

E' meu desejo obter a vossa autorização para prosseguir esses estudos, de modo que, oportunamente, haja projétos definitivos, completos e dignos de toda a confiança, para a remodelação de toda a linha desde Portc Alegre, ou melhor, desde Barreto, até Santa Maria, excetuados, naturalmente, os trechos já reconstruidos pela Viação Ferrea. Essa providencia ofereceria ao Poder Publico os elementos basiccs indispensaveis para, com toda a segurança, ir traçando e executando, racionalmente, uma transformação completa do nosso aparelhamento ferroviario.

CONCLUSÃO DO TRECHO DE BENTO GONÇALVES A VERISSIMO DE MATOS

A linha que esteve em construção, de Bento Gonçalves a Alfredo Chaves, tem um trecho, compreendido entre aquela vila e o local da futura estação de Verissimo de Matos, que já se achava quasi concluido no momento da suspensão dos trabalhos.

Conforme é do vosso conhecimento, esse trecho, com a extensão de vinte quilometros, poderá ser posto em condições de suportar um trafego leve, porém regular, mediante o dispendio de quantia bastante modica.

Tendo em vista as vantagens inegaveis que esse melhoramento viria trazer á região interessada, que é uma das mais prosperas do Estado e da natureza das que maiores receitas quilometricas tem dado á Viação Ferrea, esta Divisão tem se interessado no sentido de estudar o assunto e de procurar-lhe a melhor solução.

Esta será a que permitir aprontar a linha para ser trafegada, dentro da menor despesa possivel.

Por isso, além de obter-se o menor custo para o pouco que falta para completar o leito da linha, deve-se cogitar tambem do aproveitamento, para a superstructura, de trilhos usados, que serão suficientes para o trafego dos primeiros anos naquele trecho e que estarão disponiveis depois das proximas substituições de trilhos em outras linhas da Viação Ferrea.

Não é possivel um calculo muito aproximado, do aumento de receita que podeia advir á Viação Ferrea como resultado do trafego até Verissimo de Matos, pelo deslocamento de parte do movimento da estação de Bento Gonçalves para a de Veris-

simo de Matos e pela receita propria, hoje inexistente, desta última estação.

Porém, sabendo-se que a linha ferrea, chegando a Verissimo de Matos, ficará bem mais ao alcance da região de Alfredo Chaves, Prata e Lagôa Vermelha, que lhe trará uma contribuição hoje paralizada ou desviada para outros meios de transportes; considerando-se, além disso, que a Verissimo de Matos já vai ter uma estrada de rodagem, construida recentemente pelo Governo do Estado e que atinge o rio das Antas, é de se afirmar que surgirão logo para a estrada de ferro novos transportes e novas receitas.

Por outro lado, posto que uma parte do que embarca ou desembarca hoje em Bento Gonçalves, tem seu ponto de partida ou de destino situado em lugar mais proximo de Verissimo de Matos do que de Bento Gonçalves, onde chegaria com transporte em estrada de rodagem muito menos extenso e oneroso, é razoável esperar-se que o sobredito deslocamento se dará e que a Viação Ferrea se beneficiará da consequente diferença de frete, relativa ao maior percurso de tais mercadorias.

Estas mercadorias, por sua vez, facilitado e barateado o custo global do seu transporte até o ponto de destino, em Porto Alegre ou alhures, crescerão muito provavelmente em volume, proporcionando, tambem por esta razão, mais outro aumento de receita, que será, porém, relativo ao percurso total que tal excedente de volume fará nas nossas linhas.

As receitas proprias das estações de Bento Gonçalves e de Garibaldi, que constituem hoje a receita total do chamado ramal de Bento Gonçalves, atingiram, somadas em 1932, a 1.074:000$000.

Si o prolongamento da linha até Verissimo de Matos, dobrando o atual desenvolvimento quilometrico desse ramal e mantendo-o sempre dentro de região equivalente, trouxer um acrescimo de 25 por cento áquela receita, ter-se-á 268:000$000 por ano, que, acrescidos de 40 a 50 % para a correspondente receita de importação, perfarão 400:000$000 em números redondos.

E' uma estimativa não exagerada e portanto de realização garantida, pois que englobará ela os efeitos conjugados de todas as causas de aumento de receita acima apontadas.

A despesa correspondente será baixa, porque se limitará praticamente á conservação de 20 quilometros de linha, á manutenção de uma estação e ao trafego de um trem de composição pequena (a mesma que viaja agora entre Carlos Barbosa e Bento Gonçalves), diga-se diariamente, até Verissimo

de Matos, ida e volta desde Bento Gonçalves, mais um pequeno acrescimo para levar em conta o combustivel e outras pequenas despesas necessarias para a condução até Porto Alegre, de toda a mercadoria relativa á receita nova.

Calculadas "grosso modo", essas tres despesas, não excederão na realidade de 150:000$000 por ano, e será esse o acrescimo a fazer-se sobre a que vigora atualmente para manter o serviço até Bento Gonçalves.

Levando-a integralmente á conta do trafego no trecho Bento Gonçalves-Verissimo de Matos, restarão liquidos cerca de 250:000$000 por ano, suscetiveis de aumentarem com o tempo, com relativa rapidez.

Dos dados que esta Divisão possúe, julgo poder deduzir que, mediante concorrencia publica para empreitada do movimento de terras ainda por concluir, e tomadas as medidas de economia acima alvitradas e outras menos importantes viaveis no local, é possivel conseguir-se inaugurar o trafego regular de Bento Gonçalves a Verissimo de Matos, com uma despesa total de mais ou menos 1.000:000$000 (mil contos de réis).

Não só essa quantia é bem modesta em seu valor absoluto, como tambem o é quando confrontada com o capital de cerca de 10.000:000$ (dez mil contos de réis), que alí se acha empregado em pura perda, sofrendo a depreciação proveniente dos estragos inevitaveis da ação do tempo em obras incompletas, abandonadas, e que, contados os juros, já terá se elevado certamente ao dobro.

Além disso, os 250:000$000 anuais liquidos, saldo esse decorrente da extensão do trafego até Verissimo de Matos, representa um juro bastante satisfatório para aquela importancia de 1.000:000$000, podendo-se prevêr assim um resgate muito pronto do capital invertido na conclusão do trecho.

O assunto tratado neste capitulo, será objéto duma carta que vos enviarei dentro de poucos dias, propondo a conclusão do trecho referido, conforme autorização verbal que me déstes e tendo em vista as informações que na mesma ocasião vos prestei a respeito.

RAMAL DE ALEGRETE A QUARAÍ

Trecho de Severino Ribeiro a Quaraí

O ramal de Alegrete a Quaraí, teve a mesma sórte dos demais componentes do grupo de ramais férreos da fronteira denominados estrategicos. Ao atingir a ponta dos trilhos o Km. 55, foi a sua construção interrompida por ordem do Governo Federal.

No entretanto, mesmo incompleto, com obras d'arte provisorias, foi incorporado á rêde da Viação Ferrea e entregue ao trafego publico até a estação de Severino Ribeiro, no Km. 52, em agosto de 1924.

Quaraí mais uma vez teve de resignar-se á força das circunstancias, na ocasião mesma em que os trilhos haviam penetrado apenas poucos quilometros no seu territorio.

A sua ligação com a Viação Ferrea passou a ser feito então, precariamente, por intermedio da estação Severino Ribeiro, colocada num dos extremos do municipio. Assegurava e assegura ainda essa ligação, a pessima estrada de rodagem existente e sujeita, como é do conhecimento de todos, a contínuas e periodicas interrupções em consequencia das cheias dos arroios que atravessa e sobre os quais não existem pontes.

Quaraí continuou assim, praticamente isolada da comunhão riograndense, assistindo com justificavel desanimo, o fenecer progressivo de todas as suas atividades economicas, que culminou no fechamento das duas grandes e modelares xarqueadas que eram o seu orgulho.

A sua posição geografica, já transformava-a em simples tributaria das povoações do País vizinho, visto que outro recurso não lhe restava, quando o Sr. General Interventor Federal no Estado ordenou o prosseguimento dos trabalhos de construção do ramal.

Esse gesto do Governo do Estado, teve o dom miraculoso de fazer voltar aos corações dos habitantes do rico e futuroso municipio de Quaraí, a esperança quasi extinta, na realização do seu grande sonho.

Em 21 de novembro de 1932, foi iniciada a locação do trecho Severino Ribeiro ao arroio Quaraí-Mirim, e, logo após, em meados de janeiro do ano p. findo, atacada a construção pelo 2.º Batalhão da Brigada Militar do Estado.

Desejando dar maior impulso aos trabalhos, destacou ainda o Sr. Interventor Federal, para os serviços do Ramal, o 18.º Corpo Auxiliar e o 5.º Batalhão, tambem da Brigada Militar.

Essa força compõe-se ao todo de 1.100 homens.

Os referidos trabalhcs estiveram sob a direção técnica da 4.ª Divisão (Via Permanente), até a data da creação da Divisão de Estudos e Construção, em 1.º de julho de 1933.

Daí para cá, em cumprimento das instruções que me transmitistes no sentido de apressar a conclusão do trecho atacado, procurei concentrar em Severino Ribeiro, pessoal técnico habilitado e todos os recursos necessarios ao bom andamento das obras.

O armazem de materiais que lá existia, foi suprido de ferramentas, explosivos e de materiais de construção de toda a ordem, de modo a atender eficazmente, as exigencias cada vez maiores do serviço.

Adquirimos e remetemos para lá alguns quilometros de linha Decauville e varias dezenas de vagonetas de aço, proprias para o transporte de materiais escavados dos córtes para os aterros.

Encomendamos ainda uma britadora portatil e uma betoneira, destinadas á construção das pontes sobre o Garupá, Quaraí-Mirim, etc., bem como dois grupos independentes de compressores, para a perfuração de rocha.

Todo esse aparelhamento mecanico já se acha em plena atividade, com ótimos resultados, demonstrando o acerto das medidas que tomastes.

Procuramos, assim aparelhados, dar um cunho de eficiencia moderna aos trabalhos, acelerando-os, conforme é desejo do Governo do Estado.

O nosso maior empenho é entregar ao trafego, em 1935, o trecho atualmente em construção, de Severino Ribeiro ao arroio Quaraí-Mirim, numa extensão de trinta quilometros aproximadamente.

Si não nos faltarem recursos, conseguiremos esse desideratum.

E' oportuno lembrar aqui, as modificações que foram introduzidas no traçado primitivo da linha, com autorização expressa do Governo Federal art.º 3.º do Decreto 19.916, de 24 de abril de 1931).

O traçado aprovado pelo Governo da União, foi estudado, e construido o trecho de Alegrete a Severino Ribeiro, de acôrdo com as seguintes condições técnicas limites:

Raio minimo de.............	150 metros
Rampa maxima de	1,2 %
Tangente minima de	50 metros.

Evidentemente, essas condições não satisfaziam mais ás necessidades do trafego atual. Determinastes por isso, a aplicação, no trecho de Severino Ribeiro a Quaraí, das condições seguintes:

Raio minimo de.............	300 metros
Rampa maxima de...........	1 %
Tangente minima de........	200 metros.

Dentro desses limites foi executada a locação do trecho até o Arroio Quaraí-Mirim, aproveitando-se as mesmas plantas baixas dos estudos anteriores.

Essas novas condições de rampa e de curva, se refletirão de maneira altamente benefica na conservação e no trafego futuros do ramal, barateando as suas despesas de custeio e aumentando sensivelmente a sua eficiencia.

E dentro ainda, daqueles mesmos limites, pretendemos atingir este ano, com os estudos definitivos, a cidade de Quaraí, conseguindo, si possivel, um regular encurtamento do traçado novo relativamente ao primitivo aprovado pelo Governo Federal.

Até 31 de dezembro do ano relatado, haviam sido escavados:

40.000 metros cubicos

de materiais dos córtes.

Essa produção teria sido bem maior, si toda a força que lá trabalha, houvesse éntrado em açãc ao mesmo tempo, pois, como sabeis, o 18.º Corpo Auxiliar só iniciou os trabalhos em março e o 5.º Batalhão em primeiro de setembro.

Além disso, a natureza rochosa do terreno, e a falta de pratica em serviços de tal especie por parte dos soldados, não permitiram apresentassem eles maior rendimento nos primeiros meses de sua atuação.

Para obvíar o segundo inconveniente, contratamos varios operarios habituados a trabalharem em pedra, distribuindo-os entre os elementos do 2.º Batalhão, formando com eles nucleos de instrução. Os resultados obtidos foram ótimos. Hoje aquela unidade militar possúe homens praticos em todos os trabalhos de escavação.

O 18.º Corpo Auxiliar e o 5.º Batalhão, já possuiam capatazes especialisados em escavação de rocha.

A produção no exercicio corrente, será proximamente o dobro da de 1933.

Foram construidos, durante o ano p. findo, 30 boeiros tubulares de $0^{m},60$, $0^{m},80$ e $1^{m},00$ de diametro, dentre os quais varios duplos, bem como diversos boeiros abertos e capeados, nos aterros baixos.

Acham-se em construção atualmente, as alvenarias da ponte sobre o Garupá, de 180 metros de vão, e as da ponte de 30 metros, sobre um afluente do mesmo arroio.

A angustia de tempo, não me permitiu apresentar-vos elementos mais detalhados sobre o andamento dos trabalhos do Ramal, o que farei, no entretanto, no relatorio do ano em curso.

PROLONGAMENTO DO RAMAL DE TAQUARA A CANELA

Trecho de Canela ao Passo do Salto

Por ordem do Sr. General Interventor, procedemos aos estudos para o prolongamento do Ramal de Canela ao Passo do Salto, sobre o rio Santa Cruz.

Do primeiro reconhecimento, resultou um traçado de 22 quilometros de extensão, com um movimento de terra de 20 metros cubicos, por metro corrente de linha.

Como se tratava duma região desconhecida para os engenheiros desta Divisão e na falta de mapas geograficos, mesmo incompletos, que ao menos servissem para uma primeira orientação, julguei de bom aviso propôr-vos novo reconhecimento, do qual resultou uma linha de 17 quilometros, com um movimento de terra de 12 metros cubicos, em vez de 22, e com condições técnicas bem melhores.

Confirmou-se, assim, mais uma vez, "a opinião de tratadistas de renome, que sempre aconselham mais de um reconhecimento e fundam-se para isso, no argumento de que, antes do reconhecimento, tudo é desconhecido e, si não se procura **conhecer** bem, corre-se o risco de **construir uma estrada de ferro muito mais cara e menos bôa** do que a que poderia ter sido construida, estabelecendo, com isso, para a coletividade, **gravames que perdurarão para sempre**", conforme tive oportunidade de dizer-vos em comunicação recente.

Segundo um calculo ligeiro, a economia que será conseguida na construção, com a adoção do segundo traçado, já aprovado por vós, alcançará em numeros redondos

1.900:000$000,

como julguei ter demonstrado na referida comunicação.

Além disso, as suas condições técnicas são bem superiores ás do primeiro traçado, como se verifica pelos algarismos seguintes:

	raio minimo	rampa maxima
1.º traçado	150 metros	1,2 %
2.º traçado (aprov.)	200 metros	1 %

Iniciados os estudos de campo em 1.º de julho do ano p. passado, ficaram concluidos em 24 de novembro, data do regresso a Porto Alegre dos engenheiros componentes da turma de exploração.

Durante esse periodo, foram reconhecidos 51kms,150 e explorados 28kms,94717. A extensão de terreno explorado em mato foi de 13kms,430, em capoeirão de 3kms,300 e o resto em banhados e campos.

De novembro a dezembro, foram desenhados perfis e plantas topograficas de 25kms,93591, dos quais 17kms,29752 de linha principal e 8kms,63838 de variantes. Foram projetados 9kms,500 de linha e desenhado o respectivo perfil longitudinal.

CONCLUSÃO

Sr. Diretor.

O que aqui vai escrito, não póde nem deve ser considerado propriamente um relatorio.

E' apenas uma descrição ao correr da pena, do pouco que foi possivel fazer, no periodo inicial da 5.ª Divisão, de julho a dezembro de 1933.

Consumi um tempo apreciavel para instalar os escritórios, encaminhar o pessoal de acôrdo com as funções de cada um, organizar arquivos, secção de projétos, secretaria, instruções de serviço e todos os pequenos detalhes, de infima importancia, como os últimos parafusos duma máquina, mas necessarios ao bom funcionamento do conjunto.

E tudo isso, sob a pressão das exigencias de duas construções ferroviarias, em pleno andamento, cujos trabalhos solicitavam a todo instante a minha atenção.

Diz-me a conciência que procurei cumprir o meu dever, apesar de todas as dificuldades encontradas e inerentes á fase de organização da nova Divisão.

No entretanto, faço empenho em dizê-lo, fui eficientemente auxiliado pelo engenheiro ajudante da Divisão, bem como por todos os demais engenheiros e companheiros de outras categorias destacados por vós para comigo servirem.

Tenho a impressão de que todos trabalham com entusiasmo e grande dedicação ao serviço.

Si por ventura, os dados gerais aqui contidos, não forem bastantes a um suficiente esclarecimento dos assuntos tratados, terei o maior prazer em completá-los de acôrdo com os vossos desejos.

Cabe-me, finalmente, reiterar os meus agradecimentos, pela honra de que fui alvo de vossa parte e da de S. Exa. o Sr. Interventor Federal no Estado, designando-me para a chefia da 5.ª Divisão.

No exercicio do meu cargo, tudo farei no sentido de corresponder a confiança em mim depositada, procurando ser ao vosso lado, o mesmo auxiliar de sempre, solicito em atender as vossas ordens e contribuir na medida das suas apoucadas fcrças, para o crescente aperfeiçoamento dos serviços da Viação Ferrea.

VII

ASSOCIAÇõES

ASSOCIAÇÕES

Funcionam em diversos nucleos ferroviarios do Estado, prestando ótimos serviços ao pessoal, as seguintes associações mantidas por êle:

1 — Caixa de Aposentadorias e Pensões
2 — Cooperativa dos Empregados
3 — Amparo Mutuo
4 — Empregados da Viação Ferrea — em Santa Maria e Rio Grande
5 — Beneficente dos Operarios — Santa Maria
6 — Biblioteca Profissional dos Operarios das Oficinas de Santa Maria
7 — Gremio Apolo Cacequíense — Cacequí
8 — Mutualidade de Ferroviarios — séde em Porto Alegre
9 — Rio Grandense F. B. Clube — Santa Maria
10 — Sociedade de Cultura e Beneficencia — Bagé
11 — União Recreativa dos Empregados — Garibaldi
12 — Sociedade Ferroviaria de Auxilio Mutuo — Séde em Cruz Alta
13 — Associação dos Ferroviarios Sul-Riograndenses
14 — Sindicato dos Empregados da Viação Ferrea.

Existem, além das relacionadas acima, outras sociedades de caracter desportivo, em varios pontos do Estado, e tambem creadas e mantidas pelos ferroviarios.

CAIXA DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

Continúa esse instituto aumentando o seu patrimonio com saldos apreciaveis.

Em 31 de dezembro de 1933, o patrimonio já era de.... 27.134:005$360, constituido pelos saldos seguintes:

Do exercicio de 1923......	1.613:852$490
Do exercicio de 1924......	2.326:730$620
Do exercicio de 1925......	2.187:096$890
Do exercicio de 1926......	1.980:927$765
Do exercicio de 1927......	2.144:337$450
Do exercicio de 1928......	2.731:813$635
Do exercicio de 1929......	3.016:597$710
Do exercicio de 1930......	3.148:043$910
Do exercicio de 1931......	2.763:542$330
Do exercicio de 1932......	2.617:322$500
Do exercicio de 1933......	2.603:740$060
Total...........	27.134:005$360

O movimento financeiro do exercicio de 1933, foi o seguinte:

Receita	5.862:082$030
Despesa	3.258:341$970
Receita liquida...	2.603:740$060

Discriminação da receita

TITULOS	Importancias
Joias	192:494$300
Aumentos	83:325$400
Contribuições do pessoal..........................	1.208:264$400
Contribuição da Viação Ferrea.....................	1.132:265$300
Contribuições do público..........................	1.430:991$500
Juros	1.694:695$740
Multas	24:068$700
Contribuições atrazadas	62:706$700
Diversos	27:434$490
Variações do patrimonio...........................	5:835$500
Total.................................	5.862:082$030

Discriminação da despesa

TITULOS	Importancias
Socorros médicos	531:000$000
Aposentadorias	2.021:566$400
Pensões	470:024$500
Peculios	1:781$500
Funerais	9:258$570
Administração	215:156$800
Diversos	9:554$200
Total da despesa	3.258:341$970
Saldo	2.603:740$060

Aposentadorias

CONCEDIDAS EM 1933		Em vigôr em 31-12-1933
NATUREZA	Número	Número
Por invalidez	95	439
Extraordinarias	1	30
Ordinarias	19	263
Totais	115	732

Movimento de aposentadorias nos últimos 10 anos

ANOS	Concedidas	Extintas	Em vigôr a 31 de dezembro
1924	74	—	174
1925	74	9	139
1926	143	8	274
1927	94	18	350
1928	101	23	428
1929	94	45	477
1930	68	30	515
1931	66	39	542
1932	160	39	663
1933	115	46	732
Total	989	257	—

Pensões

1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
16	24	43	34	54	47	83	53	71	95

A despesa com o pagamento das pensões em vigôr no exercicio de 1933, importou em 470:024$500.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FERREA

O capital de acionistas montava em 31 de dezembro de 1933, a 2.945:635$629, verificando-se um acrescimo de...... 286:762$826 sobre o montante de 1932.

Os bens de raiz atingiram a importancia de ...... 5.092:885$791, sendo que 2.761:149$121 pertencem ao fun[do] de beneficencia.

Continuou animador o movimento financeiro da Coop[e]rativa; as compras atingiram á elevada soma de... ..

23.141:909$440 e as vendas a 26.664:805$776, havendo, assim, um acrescimo de 2.728:923$208 sobre as compras de 1932 e tambem um acrescimo de 2.601:858$551 sobre as vendas do mesmo ano.

Pelo balanço geral efetuado em 31 de dezembro de 1933, verificou-se um estóque de mercadorias, na importancia de 3.267:911$010.

O lucro bruto atingiu a 4.031:030$976, enquanto que o liquido subiu para 2.200:595$620, havendo, assim, um acrescimo de 719:954$225 no primeiro e de 1.090:378$269 no segundo, em relação ao ano de 1932.

De acôrdo com os estatutos, foi dividido o lucro liquido, creditado nas contas seguintes, conforme se depreende do balanço geral

ao fundo de reserva (10 %)	220:059$562
ao fundo de beneficencia (50 %)	1.100:297$810
ao dividendo sobre o capital (15 %) ..	330:089$343
á bonificação sobre as compras (25%)	550:148$905

O rateio para a distribuição das quótas correspondentes ao dividendo sobre o capital e bonificação sobre as compras, produziu as percentagens de 11,20 e 4,70, respectivamente.

Por conta do "Fundo de Beneficencia" que, em 31 de dezembro de 1933, apresentava um saldo de 1.256:828$813, foram pagos durante o ano em apreço, 74 peculios, no valor total de 209:157$000, com uma média de 2:826$445 por peculio.

AMPARO MUTUO

A Sociedade Amparo Mutuo dos Empregados da Viação Ferrea, que já conta com cerca de 6.000 associados, fechou seu balanço em 31 de dezembro último, com o saldo em caixa de 320:204$200, contra 270:327$400, em 1932, havendo, assim, um aumento de 59:876$800.

Essa sociedade pagou durante o ano, aos herdeiros de seus associados, a quantia de 99:240$000, correspondente a 66 peculios e uma fração, á razão de 1:500$000 cada um, conforme estipulam as novas disposição estatutarias.

MUTUALIDADE

A Mutualidade de Ferroviarios, cuja séde é em Porto Alegre, graças á sua organização, que institue o peculio de.... 10:000$000 por morte dum associado, vem se impondo sempre mais no meio ferroviario. Até 31 de dezembro último, havia pago 8 peculios.

Na mesma data, o seu balanço apresentava um saldo de 82:117$700.

SINDICATO DOS EMPREGADOS

Fundado em 9 de abril, o Sindicato dos Empregados da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul foi reconhecido pelo governo federal por carta n.º 1.678-S, de 14 de junho de 1933. Vai esse instituto cumprindo fielmente as suas finalidades e presentemente conta com mais de 6.000 associados, ou sejam, mais de 50 % do número total de empregados que a rêde tem.

IMPRENSA FERROVIARIA

Circularam na Viação Ferrea, com regularidade, os periodicos "O Ferroviario", já bastante antigo, pois conta quasi 14 anos de existencia, e o "Eco Ferroviario", orgão da Associação dos Ferroviarios Sul Riograndenses.

ÍNDICE